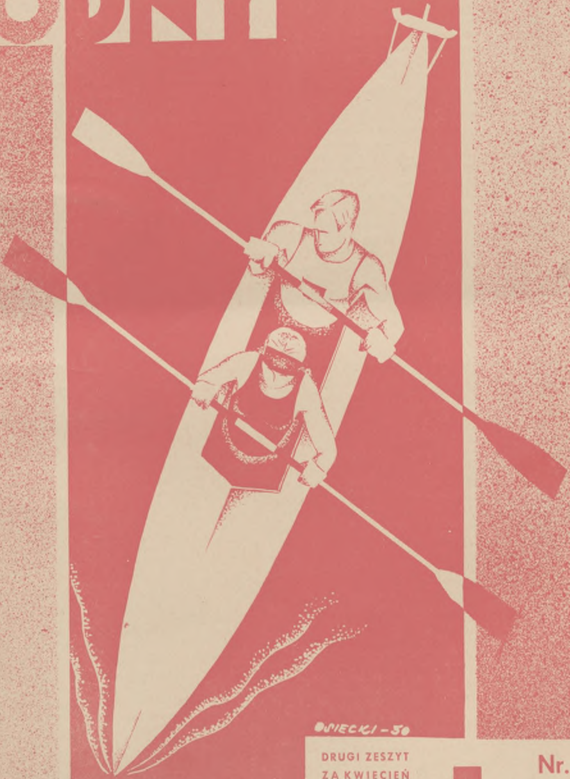
# SPORT WODNY




DRUGI ZESZYT
ZA KWIECIEŃ
1936

Nr. 7
ROK XII

Cena egz. 90 gr.

**POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI**
**WARSZAWA PIERACKIEGO 15**

KOMUNIKAT.

## Kursy żeglarskie śródlądowe

1) Kursy żeglarskie w ośrodku śródlądowym w Augustowie na jeziorze Necko:

a) *I turnus* dla 28 członków klubów żeglarskich w stopniu żeglarzy śródlądowych od dnia 6.VII do dnia 25.VII.1936 r. według następującego rozdzielnika organizacyj:

| | |
|---|---|
| dla Polskiego Związku Żeglarskiego | 8 miejsc |
| „ Związku Strzeleckiego | 8 |
| „ Akademickiego Zw. Morskiego | 4 |
| „ Kat. Zw. Młodz. Męskiej | 4 |
| [illegible] | 4 |

b) *II turnus* dla 28 uczestników członków klubów żeglarskich w stopniu żeglarzy śródlądowych od dnia 27.VII do dnia 15.VIII.1936 r. według następującego rozdzielnika:

| | |
|---|---|
| dla Związku Harcerstwa Polskiego — | 10 miejsc |
| „ Związku Strzeleckiego | 8 „ |
| „ członków klubów żegl. i Org. PW. z terenu O. K. III — | 10 |

Do ośrodka śródlądowego przyjmuje się uczestników z kwalifikacjami żeglarzy śródlądowych.

2) Uczestników na kursy wyznaczą zainteresowane organizacje spośród swoich członków według podanego rozdzielnika w punkcie 1 lit. a, b. Zgłoszenia kandydatów winny nadesłać omawiane organizacje do Polskiego Związku Żeglarskiego (Warszawa, ul. Br. Pierackiego 15) do dnia 15.VI.1936 r.

3) Kandydaci muszą czynić zadość następującym warunkom:

a) najmniej 16 lat, najwyżej 35,

b) dobry stan zdrowia, stwierdzony przez lekarza,

c) posiadanie Państwowej Odznaki Sportowej,

d) umiejętność pływania (zdolność utrzymania się na wodzie) w ciągu najmniej 10 min.,

e) cenzus naukowy najmniej w zakresie 4-ch klas szkoły średniej lub równorzędnej,

f) niepełnoletni — zezwolenie rodziców,

g) pisemna deklaracja, zobowiązująca do honorowej pracy dla żeglarstwa polskiego,

h) pisemna deklaracja, zobowiązująca do wykonywania zarządzeń i regulaminów ośrodka,

i) zobowiązanie władz klubowych lub stowarzyszeń do zwrotu kosztów za przejazd i pobyt w ośrodku w wypadku wydalenia uczestnika z ośrodka na skutek nieprzestrzegania przepisów i regulaminów ośrodka,

j) odpis patentu stopnia wymaganego na kursie, poza tem zaświadczenie z klubu lub stowarzyszenia najmniej rocznej praktyki żeglarskiej i opanowanie teorji w zakresie wiadomości ujętych w programie stopnia sternika jachtowej żeglugi śródlądowej,

k) poświadczenie wpłaty należności przewidzianych w pkcie 4 (po przyjeździe do ośrodka),

l) każdy z uczestników przywozi ze sobą dowód osobisty.

Komendantowi ośrodka przysługuje prawo odesłania kandydatów nieodpowiadających powyższym warunkom na [illegible].

Państwowy Urząd WF. i PW. roześle indywidualne zaświadczenia, na podstawie których uczestnicy kursów otrzymają od komendantów p. w. zlecenia na przejazd z miejsca zamieszkania do st. Augustów i spowrotem w kl. III poc. osobowych. Wszyscy uczestnicy kursu zostaną w dwóch pierwszych dniach poddani teoretycznemu egzaminowi wstępnemu przed komisją z udziałem delegata PZZ. Zakres wiadomości teoretycznych ustala pkt. 3 j. Nienadający się zostaną odesłani pod rygorami, jak w pkcie 3 lit. i.

Ponadto na pierwszy turnus do ośrodka zostanie przydzielonych 2-ch studentów Szkół Sztuk Pięknych, w myśl planu obozów Nr. 253 — PW. 1936 r.

4) Harcerze i młodzież do lat 21 wpłaca po 3 zł., uczestnicy powyżej 21 lat po 6 zł. na dodatkowe koszta organizacyjne, ponadto wszyscy po 30 gr. dziennie na poprawę wyżywienia (6.30 zł. za cały czas). Powyższe kwoty oraz zwrot kosztów utrzymania wpłacają uczestnicy na ręce komendanta ośrodka śródlądowego natychmiast po przybyciu.

5) Uczestnicy przywiozą ze sobą koc i 1 prześcieradło. Ponadto każdy uczestnik ma przywieźć ze sobą: członkowie klubów — uniform klubowy: czapka, marynarka, spodnie, beret granatowy; harcerze — uniform harcerski, oraz beret; pozatem wszyscy — pantofle gimnastyczne, 3 pary skarpetek, 1 parę grubszego obuwia, 2 ręczniki, 4 chusteczki do nosa, przybory do mycia i jedzenia, chlebak, menażkę i manierkę. Zabieranie wielkiej ilości bagażu osobistego — niedopuszczalne.

6) Uczestnikom kursów przysługują dwa przejazdy kredytowane do st. Augustów i spowrotem do miejsca zamieszkania. Zlecenia na przejazd wydadzą komendanci p. w.

Dopłaty do kl. II i do poc. pośpiesznych pokrywają uczestnicy.

## Obóz przedolimpijski w Jastarni

W czasie od 16.VI do 26.VI 1936 r. zostaje zorganizowany obóz przedolimpijski w Jastarni. Polski Związek Żeglarski przeprowadzi w zakończeniu tego obozu ostateczną eliminację dla ustalenia kandydatów na Olimpjadę w konkurencji „olimpijek".

Pragnieniem Związku jest, aby w obozie tym zgrupować wszystkie „olimpijki" znajdujące się w klubach PZZ.

Jednocześnie Zarząd Związku uważa, że w obozie tym winni wziąć udział przedewszystkiem ci zawodnicy, którzy uczestniczyli w r. 1934 i 1935 w regatach „Tygodnia Kilońskiego", oraz eliminacjach przeprowadzonych w r. ub. na jeziorach Augustowskich.

Z uwagi na powyższe PZZ. wzywa kluby do zgłaszania swoich kandydatów.

Zaznacza się jednak, że kandydatów zgłaszać można tylko z łodziami (1 zawodnik — 1 łódź). Dopuszczalne jest zgłaszanie ew. zastępców, na wypadek gdyby kandydat dla jakichkolwiek względów nie mógł na obóz przybyć.

PZZ. prosi o podanie, czy ew. kandydaci nie mają jakich przeszkód (ćwiczenia wojskowe, brak urlopu w tym czasie i t. p.), aby można było zawczasu przeszkody te usunąć.

Termin zgłoszeń do dnia 11 maja r. b.

*Uwaga.* Sprawa kosztów przewozu łodzi, zawodników i t. p. zostanie omówiona z Klubami, które zgłoszą swoich kandydatów.

*Sprostowanie.* W komunikacie (o ośrodkach morskich w Gdyni) zamieszczonym w Nr. 6 „Sportu Wodnego", skreśla się wiersz 3-ci pkt. a), który dotyczy wyszkolenia tylko dla oficerów, natomiast jako wiersz 3-ci wstawia się zdanie: „Polecam uruchomić w r. b. następujące morskie kursy żeglarskie".

Za Zarząd PZZ.

Sekretarz: ( ) *J. Lisicki.* Prezes: ( [illegible] ) *Petelenz Km.*

ROK 12 WARSZAWA, KWIECIEŃ 1936 R. Nr. 7


# Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO


## W ogniu przygotowań do Olimpjady

Przygotowujemy się do Igrzysk Olimpijskich. Będzie to trzecia Olimpjada, która na wielkim stadjonie olimpijskim zobaczy barwy polskie. Jako jeden z tych niewielu, którzy brali udział w przygotowaniach do Igrzysk VIII Olimpjady w Paryżu mogę stwierdzić, że nasze obecne przygotowania daleko odbiegają od poprzednich. W r. 1924 — dwanaście lat temu, ani Związek ani Polski Komitet Olimpijski nie troszczyli się o to, jak i gdzie i na czem przygotowują się Olimpijczycy. Postanowiono jedynie rozegrać biegi eliminacyjne i na tem koniec.

Co się tyczy np. biegu jedynek to wówczas nie wiem, czy były w Polsce trzy dobre skify i bieg odbywał się na pożyczanych łodziach a uczestnicy eliminacji dosiadali skifa na kilka, najwyżej kilkanaście dni przed biegiem. Trzeba było bowiem łodzie oszczędzać. Cztery lata potem było już dużo lepiej. Ale też w Amsterdamie osiągnęliśmy dużo lepsze wyniki, a jeszcze lepiej było w Los Angeles, gdzie wybiliśmy się na dobre miejsce wśród wioślarzy całego świata. Nawet jednak i wówczas sytuacja była o tyle prostsza, że przygotowaniami zajmowały się raczej poszczególne kluby, niż związek jako całość.

Obecnie jest znowu inaczej. Sytuacja ekonomiczna klubów pogorszyła się tak dalece, że o angażowaniu trenerów, kupnie łodzi i prowadzeniu jakiejś akcji dożywiania przez poszczególne kluby trudno mówić. W wielkich klubach jeszcze jakoś się to prowadzi — w mniejszych jednak, które przecież także dysponują dobrymi wioślarzami — trudno koniec z końcem związać i powoli oczy wszystkich zwracają się na P. Z. T. W. Może ze słuchaniem rad i wskazówek ze strony PZTW jest nieco gorzej, ale każdy chętnie otrzymałby jakąś subwencję czy pożyczkę, aby jakoś załatać najpilniejsze potrzeby.

Nie po raz pierwszy zajmuję się w prasie sprawą przygotowań olimpijskich wioślarzy. Kilka miesięcy temu opublikowałem na łamach „Sportu Wodnego" listę wioślarzy, którzy, ze względu na swoje zeszłoroczne wyniki, zasługują na troskliwą opiekę w sezonie olimpijskim, przyczem wyraziłem nadzieję, że wioślarze ci przedewszystkiem sami zrozumieją powagę chwili i wezmą się energicznie do pracy. Zaznaczyłem przytem, że Polski Komitet Olimpijski nie dysponując tak wielką sumą, jakiej wymagałoby przygotowanie kilkudziesięciu wioślarzy, ograniczył swoją subwencję do wspomagania tych, którzy mieli w r. ub. lepsze wyniki.

Otwarcie mówiąc takie postawienie kwestji wywołało duże rozgoryczenie w niektórych klubach. Ze stanowiska klubowego oceniając tę sytuację, rozgoryczenie to jest zupełnie zrozumiałe i tem przykrzejszą była sytuacja kapitana związkowego, który z racji swego urzędu musiał wiele podań o subwencje załatwiać odmownie.

Jak zapewne wszystkim wiadomo na jesieni został ułożony szczegółowy plan przygotowań olimpijskich. W planie tym wyraziliśmy nadzieję, że uda się nam zebrać wszystkich lepszych wioślarzy w Warszawie, gdzie będzie też pracował zaangażowany przy pomocy P. U. W. F.-u trener związkowy. Realizacja tego planu natrafiła jednak na olbrzymie trudności. Nie są dziś czasy, w których ten czy ów tak łatwo ryzykowałby utratę posady, niejednemu trudno było oderwać się od swych zajęć. To też praca trenera związkowego stała się bardzo trudną. Musi on obecnie odbywać dość dalekie podróże, aby zorjentować się co i gdzie można robić.

Z zadowoleniem muszę przyznać, że p. Haspel po kilku tygodniach pobytu w Polsce zorjentował się zupełnie dobrze. Zdał sobie sprawę nietylko z wartości tych zawodników, którym miał sposobność się przypatrzeć, ale także zrozumiał nastroje, panujące w naszych klubach i metody pracy.

Praca trenerska w naszych klubach nie należy do łatwych. Wszędzie trafiają się wypadki zacofania i niezrozumienia nowoczesnych metod pracy. W wielu wypadkach napotyka się na podrażnione a ogromnie małostkowe ambicje, które w osobie trenera widzą tego, który może odebrać wielką „sławę" twórcy „świetnych" osad i wioślarzy. Nietylko więc kapitan związkowy ale trener zamiast zająć się spokojną twórczą pracą — muszą tracić czas i siły na zwalczanie tego obskurantyzmu, który wychodzi w najbardziej nieodpowiedniej ku temu chwili.

Zdawałoby się, że uczucie patrjotyzmu, które przejawia się w Polsce w chwilach groźnych, także i w tym wypadku, w przededniu wielkiej a bezkrwawej wojny, pojawi się wśród wioślarzy, że w tej chwili wszelkie drobiazgowe ambicyjki ustąpią na drugi plan. Bo czyż nie jest wszystko jedno kto poniesie zasługę polskiego sukcesu, gdy barwy polskie odniosą zwycięstwo na regatach olimpijskich?! Osobiście uważam, że kwestja tej właśnie „zasługi" jest zupełnie drugorzędna, powiedziałbym nawet podrzędna, że największą zasługę będą mieli nasi wioślarze, którzy własnemi rękoma wywalczą zwycięstwo. Ale niestety niekażdy jest tego samego zdania. Niekażdy umie się cofnąć do szeregu na zwyczajnego żołnierza w chwili, kiedy komu innemu powierzono dowództwo. To jest nasza narodowa wada, która występuje obecnie w groźnych rozmiarach.

A przecież sytuacja wymaga skupienia i koncentracji sił. Na dyskutowanie o skuteczności tej czy owej metody bę-

dzie zawsze czas. Dziś właściwie zapadła już decyzja, wydana nietylko przez Zarząd P. Z. T. W., ale potwierdzona przez Sejmik, jako najwyższą władzę związkową, potwierdzona przez Komitet Olimpijski. Dziś wszyscy jesteśmy żołnierzami, którym wypadło walczyć nie przeciw sobie, ale ramię w ramię obok siebie.

Nie twierdzę bynajmniej, że niema ludzi nieomylnych, nie twierdzę, że kapitan sportowy czy trener nie mogą się sami mylić. Ale ktokolwiekby stanął na tem czy owem stanowisku tak samo mógłby się mylić. A więc dziś musimy się zająć przygotowaniami olimpijskiemi tak, jak zostało postanowione. Nie pora na dyskusje i objekcje, bo poprostu niema na to czasu. Trzeba zacisnąć zęby i wiosłować przedewszystkiem wiosłow[illegible]

Trener olimpijski p. Haspel rozpoczął swoją pracę od skontrolowania łodzi. I wówczas okazało się, że nasze domorosłe „sławy" wioślarsko-instruktorskie mają bardzo znikome pojęcie o ustawieniu łodzi i jej konserwowaniu. Wystarczy powiedzieć, że nasi mistrzowie Europy wiosłowali na nieracjonalnie pogiętych ramionach, skutkiem czego znaczna część ich siły szła na marne. Dziś to wszystko zostało naprawione i ustawione jak się należy. [illegible] wyszło na jaw, że przy dobrze nastawionym sprzęcie trzeba dobrze popracować, aby dojść do dobrej formy i dobrego stylu. Ale też szybkość łodzi wzrasta i, co ważniejsze, wzrasta także ekonomja wysiłku. To trzeba umieć zrozumieć i ocenić.

Niezmiernie żałuję, że zarówno warunki mej pracy zawodowej, jak i przedewszystkiem bodaj, warunki finansowe nie pozwalają na zobaczenie tej całej pracy przygotowawczej. Jestem o niej tylko poinformowany drogą korespondencyjną a tą przecież nie sposób ocenić formy zawodników.

Jeżeli jednak poruszam te sprawy to tylko dlatego, aby podkreślić te olbrzymie trudności, jakie w swej pracy napotykamy. Napotykamy na nie wszyscy, ale przecież z tych właśnie trudności składa się całe życie. Nie sposób więc opuszczać rąk, dlatego tylko, że nie mamy miljona złotych w kasie i nie możemy sobie pozwolić na nową łódź i specjalnego prywatnego trenera, który tajemniczą drogą doprowadziłby nas do mistrzostwa olimpijskiego bez wysiłku z naszej strony.

Wiem, że praca prowadzona w takich warunkach ograniczenia i wyrzeczenia się jest szalenie trudna, że na każdym kroku czyha na nas zniechęcenie i apatja, gotowe każdej chwili zapanować nad nami. Ale nie trzeba zapominać, że nato jesteśmy mężczyznami, aby łamać się z temi trudnościami i przezwyciężać je.

Słyszymy wiele z zagranicy, jak tam pracuje się, ile tam pieniędzy idzie na przygotowanie olimpijskie i to właśnie najwięcej rozgorycza naszych wioślarzy. Nie chcą oni jednak widzieć, że w takiej Anglji np. rząd nie daje ani grosza na przygotowanie olimpijskie, że wszystko tam jest prowadzone siłami klubowemi, że w Szwajcarji nie zna się instytucji płatnego trenera a jednak oba te kraje tak często sięgają po tytuły mistrzów świata. Absolutnie częściej niż Niemcy, gdzie tyle pieniędzy idzie na przygotowania olimpijskie.

Trzeba więc przedewszystkiem zdać sobie sprawę, że jakakolwiek praca, prowadzona w atmosferze ustawicznego narzekania i biadania, w oczekiwaniu na jakiś cud, który uwolni nas od zmory braku środków, nie doprowadzi do niczego. Że lepiej w takim wypadku dać sobie spokój i odstąpić tę pracę ludziom o silniejszych nerwach i silniejszej woli.

Nie sam trener i nie sama łódź prowadzi do zwycięstwa. O zwycięstwie decyduje *duch sportowy, ambicja i zaciętość*. To też trening prowadzony winien być nietylko w tym zakresie, aby nasi wioślarze dobrze wiosłowali, ale także aby mieli z tego wiosłowania przyjemność i wiedzieli, jaka trudna czeka ich przeprawa na wodach jeziora Grünau. Musimy przedewszystkiem w młodzieży naszej szkolić ducha walki. Szkolić ją będziemy przedewszystkiem w tym kierunku, aby dała sobie wszędzie radę sama, bez ustawicznego oglądania się na pomoc skądinąd. Musimy w szeregach olimpijczyków mieć ludzi silnych fizycznie i duchowo. Niema miejsca w drużynie olimpijskiej na shisteryzowane stare baby. Jest miejsce tylko dla świadomych trudów walki prawdziwych olimpijczyków.

Wierzę, że nasi wioślarze docenią tę właśnie konieczność walki i że przed walką tą nie uchylą się, ale staną do niej i wyjdą z niej zwycięsko.

Wł. [illegible]

# Dlaczego Oxford jeszcze raz przegrał

Wynik tegorocznego „meczu" wioślarskiego na ósemkach między uniwersytetami Cambridge i Oxford jest chyba wszystkim dobrze znany. Wygrał znowu Cambridge, choć do połowy trasy prowadził Oxford, mając przewagę nawet jednej zgóra długości. Ostatecznie jednak doskonały szlakowy Cambridge Laurie poderwał swoją osadę, która w ciągu dziesięciu „mocnych" minęła Oxford i potem złamała go zupełnie. Ciemnoniebiescy, zupełnie wyczerpani, kończyli wyścig o pięć i pół długości stylu. Czas 21:06 bardzo słaby (dystans 6.840 gł.), tłumaczy się fatalnemi warunkami atmosferycznemi i znaczną falą.

Zwycięstwo tegoroczne osady Cambridge było wymownym dowodem wyższości jasnoniebieskich nad swymi odwiecznymi rywalami. Dzisiaj sprawa drugiej serji porażek Oxfordu nie jest tak prostą jak była dawniej. Przedtem mówiło się: no trudno, Oxford źle trenował, był słabszy i przegrał, ale w tym roku Oxford przykładał się specjalnie, wystawił osadę dużo lepszą, niż w innych latach i... mimo wszystko przegrał.

Podobnie długiej serji zwycięstw jednej ze stron nie zna historja biegu. Trzeba przypomnieć, że do r. 1899 miał znaczną przewagę Oxford, który zanotował 32 zwycięstwa na 23 Cambridgeu. Ale od r. 1900 do r. 1936 Cambridge zwyciężył 24 razy a Oxford tylko 8 razy. Jeszcze wymowniej przedstawia się [illegible] jasnoniebieskich w okresie powojennym, w którym Oxford wygrał tylko raz (1924) a Cambridge 16 razy. Tegoroczne zwycięstwo było trzynastem z rzędu. Cambridge obecnie ma na swojem koncie 47 zwycięstw, wobec 40 Oxfordu.

Dzisiaj oczywiście każdy zastanawia się dlaczego Oxford ustawicznie przegrywa. Niektóre z podawanych motywów są bardzo ciekawe i warto zająć się niemi. Znanym jest fakt, że większość uczniów szkoły w Eton, gdzie przed wojną wioślarstwo stało bardzo wysoko, po ukończeniu szkoły udawała się do Oxfordu. Toteż Oxford miał wielki rezerwoar młodzieży, która uzupełniał swe osady reprezentacyjne. Z drugiej strony Cambridge miał zawsze przewagę liczebną, jako większy i mniej ekskluzywny uniwersytet. Dowodem tej łączności między Eton a Oxfordem jest fakt, iż w latach 1861 1898 zwycięstwa Oxfordu w „Boat Race" towarzyszyło zawsze zwycięstwu ósemki Eton w „Ladies Plate" w Henley.

Po wojnie sytuacja się o tyle zmieniła, ze wioślarstwo w Eton zaczęło upadać. Uczniowie Eton zajęli się więcej krikietem i w r. bież. zaszedł nienotowany fakt, iż w obydwu ósemkach tegorocznego wyścigu nie było ani jednego [illegible]

chowanka szkoły Eton. Równocześnie poczęło upadać wioślarstwo w Oxfordzie a tymczasem młodzież tłumnie garnęła się do Cambridge i podczas gdy Kolegja Oxfordzkie miały i mają dużą trudność w formowaniu swych ósemek kolegjalnych, w Cambridge tej trudności wcale niema. Do wyścigów na doganianie, które są główną imprezą w obydwu uniwersytetach, kolegja oxfordzkie wystawiają najwyżej po trzy ósemki, a w Cambridge każde kolegjum wystawia bez trudu 7—8 osad.

W grę wchodzą także i inne czynniki. Przed laty w Cambridge pojawił się młody przybysz z Australji Steve Fairbairn. Tchnął on nowego ducha w wioślarstwo Cambridge, nauczył wioślarzy nietylko wiosłować prościej i łatwiej, ale także przekonał ich, że o zwycięstwie nie decyduje jakaś skostniała rutyna czy styl, ale przedewszystkiem ofiarny i zdobywczy duch sportowy. W Oxfordzie w nowe metody nie uwierzono i nie wierzy się do dziś dnia.

Cambridge przed dwoma laty zdecydowanie przerzucił się do dulek ruchomych. Oxford nie chce o nich słyszeć. Próbowano użycia specjalnych dulek, będących kombinacją między dulką stałą a ruchomą, ale ostatecznie wrócono w r. ub. do stałych. W r.bież. zaczęło się sensacyjnie — Oxford wiosłował na ruchomych dulkach. Był to olbrzymi wyłom w konserwatyzmie ciemnoniebieskich. Ale i tym razem klasyczne kanony ortodoksu zwyciężyły i przed ośmioma tygodniami Oxford powrócił do stałych dulek. Eksperymenty te nie dały żadnego efektu a jedynie podkopały w osadzie Oxfordu wiarę w możliwość zwycięstwa.

W Cambridge panował inny nastrój. Już w lutym posiadano tam ósemkę, która pobiła rekord znanej trasy „Lock to Lock" (od śluzy do śluzy). W Oxfordzie przerzucono się do niebywałej skrajności i zaproszono Mr-Payne'a, członka osady Cambridge z lat 1931/32 do trenowania osady reprezentacyjnej. Payne zgodził się. Tego rodzaju fakt gdzieindziej uchodziłby za curiosum, w dżentelmeńskiej Anglji która zawsze staje po stronie słabszego, był on oczywistym. Kilka tygodni treningu Payne'a posunęły znacznie osadę Oxfordu, ale gdy starym zwyczajem zniesiono trenera i na stanowisko to wszedł płk. Gibbon, powrócił w całej swej okazałości konserwatywny ortodoks. Ofiarą stosunków padł szlakowy Hoppe, który był gorącym zwolennikiem „Fairbairnismu".

Po przybyciu do Oztney trening Oxfordu przejął Mr. Rathbone, który wiosłował w osadzie Oxfordu w latach 1926 i 27. Nie zwracał on tak wielkiej uwagi na styl, a za to podkreślił to, co także według Fairbairna jest najważniejszem, podkreślił konieczność podniesienia ducha w osadzie. Wpływ Rathbone'a przyniósł kolosalne rezultaty. Osada poprawiała się z dnia na dzień. Postępy te zwróciły uwagę na Oxford najzagorzalszych zwolenników Cambridge'u. Było to na trzy dni przed biegiem.

W międzyczasie osada Cambridge'u nie bardzo przejmowała się przeciwnikiem. Na łodzi wyprawiano dziwne harce, które w zdumienie wprawiały licznych widzów. Byli ci wioślarze już nie sportowcami, ale artystami w [illegible] kunszcie. Osadę jasnoniebieskich odwiedził zespół girlsów amerykańskich, które wyniosły łódź na wodę. Starym konserwatywnym Anglikom włosy stanęły dęba na głowach. Posypały się listy z oburzeniem na młodą osadę, ale ta nie robiła sobie wiele z tych przesądów. Na wodzie dokazywali wręcz cudów i wrażenie ich wykończonej pięknej techniki zacierało w oczach najbardziej zaciekłego konserwatysty wybryki młodych ludzi na brzegu. „Times" pisał, że osadzie tej możnaby postawić na odsadniach szklanki z wodą i nie wylałyby się. Dawny wioślarz Cambridge, syn znanego teoretyka wioślarstwa Mr. Huig-Tomas otwarcie pisał, że osadę Oxfordu należałoby raz zaprowadzić na trening jasnoniebieskich a wówczas nauczyliby się więcej za jednym razem, niż w ciągu kilku tygodni u trenerów ortodoksyjnych.

W czasie biegu sytuacja nieco zmieniła się. Łódź Oxfordu szła lepiej na falach, niż łódź ekwilibristów z Cambridge. Oxford nie pokazał pięknej roboty, ale długie mocne pociągnięcia z dalekiem wychyleniem się do przodu zrobiły swoje. Oxford wyrobił przeszło długość. Wydawało się, że ta piękna technika Cambridge poniesie tym razem klęskę i tak sądziła olbrzymia większość zebranych na brzegu ludzi. Zapomniano o dwóch świetnych wioślarzach o szlakowym Laurie i Wilsonie. Obydwaj pozostali spokojni. Widmo porażki nie zdołało wyprowadzić ich z równowagi. Przez dwanaście minut Oxford prowadził. Laurie nie podwyższył



Regaty o mistrzostwo Tamizy zgromadziły na starcie 131 łodzi.

tempa — wprost przeciwnie, raczej je zwalniał i dawał możność nabrania oddechu swej osadzie. Na brzegach „kibice“ zakładali się już wysoko na korzyść Oxfordu.

I w chwili, gdy Cambridge, który miał gorszą stronę rzeki, był w momencie najmniej sprzyjającym do ataku na łuku zewnętrznym, Laurie zainicjował „szpurt“. Dwanaście mocnych uderzeń w tempie 40, wobec 32 dotychczasowych. W kilku sekundach łódź jasnoniebieskich minęła Oxford i w 18 minucie Cambridge miał już trzy długości przewagi, aby na mecie mieć ich zgóry pięć.

Zwycięstwo Cambridge'u nie było zwycięstwem techniki— było zwycięstwem psychiki i ducha sportowego. Niewątpliwie osada Cambridge wiosłowała według zasad Fairbairna, ale nie był to styl osady F. C. Z. Zurych. Jest to zresztą zupełnie zrozumiałe, gdyż w danym wypadku każda metoda traktowana przez innego trenera nabiera innego wyrazu w praktyce.

Dlaczego więc Cambridge wygrał? Na pytanie to jest jedna odpowiedź: bo w Cambridge panuje lepszy duch. Duch swobody i radości z wiosłowania. Wioślarze Cambridge idą na trening nie jak na ciężkie roboty skazańców, ale tak, jak na zabawę, ze śpiewem i uśmiechem. W ciągu treningu tak długo pracują nad opanowaniem łodzi, że wreszcie mogą spać w niej. Tak są do niej dopasowani. I gdy przychodzi do biegu — oni są stuprocentowo pewni, że ich ta łódź nie zawiedzie, czują w niej przyjaciela i są jej przyjaciółmi. Wydaje się przytem, jak gdyby wiosła wiosłowały same za siebie.

I dlatego wiosłowanie jasnoniebieskich jest takie piękne, dlatego Oxford, wiosłujący sztywno, twardo jest tak jaskrawem przeciwstawieniem nowej metody. Oxford wiosłuje jak na galerach — Cambridge z wiosłowania zrobił naprawdę radosny i przyjemny sport. To jest istotna różnica między obydwoma szkołami, to jest także powód długiej serji zwycięstw jasnoniebieskich.

*W. D.*

# Czyżby rywal Verey'a

Rok olimpijski jest zawsze okresem intensywnej pracy dla każdego sportowca. Treningi, dbałość o formę, racjonalne odżywianie i masa innych, a pozatem wiele wiele ograniczeń, czasami nieraz bardzo przykrych. My wioślarze znamy to wszystko bardzo dobrze, bo może żaden dział sportu, nie wymaga tyle pracy i to solidnej, codziennej, żmudnej, szarej pracy - - co wioślarstwo. Mimo to jednak nawet ta „solidność“, nie daje bynajmniej pewności sukcesu. Tak się już złożyło, że wioślarz więcej może niż inny sportowiec, zależny jest od wielu czynników jak sprzęt, moralne nastawienie i wreszcie metoda treningu, jego umiejętnego stopniowania, tak by szczytową formę osiągnąć właśnie w momencie najważniejszym.

Nic więc dziwnego, że śledzimy z wielkiem zainteresowaniem nietylko przygotowania naszych olimpijczyków, lecz mimowoli szukamy w świecie ich ewentualnych rywali, starając się dowiedzieć wszystkich szczegółów odnośnie ich warunków fizycznych, trybu życia, metody przygotowań itd.

Dlatego też wydaje się mi rzeczą właściwą poświęcić słów kilka nowej gwieździe rozbłysłej na niebie światowego wioślarstwa, aż w dalekiej Australji. Gwiazdą tą jest skifista z Sidney nazwiskiem Herbert Turner, w którym cała niemal światowa prasa sportowa widzi najgroźniejszego przeciwnika Verey'a — chociaż otem wyraźnie nie mówi.

Jeśli idzie o Australję, to w kategorji jedynek, zapisała się złotemi zgłoskami w historji światowego wioślarstwa. Wystarczy tylko wspomnieć Boba Pearce,słynnego skifistę, który dwukrotnie zdobył złoty laur olimpijski, a mianowicie w Amsterdamie i Los Angeles. Po tych sukcesach, Pearce przeszedł na zawodowca, zaś opróżniony ponim tron, jeśli nie zajmie młody Herbert Turner, to przynajmniej wielu chciałoby go na tym tronie zobaczyć.

Przeszłość sportowa tego młodego wioślarza, jest naprawdę imponująca. Od r. 1932 dzierży on nieprzerwanie w swych dłoniach mistrzostwo Australji na jedynce. Pozatem kolejne sukcesy we wszystkich ważniejszych konkurencjach australijskich jak Silver Scull Melbourne-- Henley, mistrzostwa Nowej Południowej Walji i t. d.

Pierwszorzędne warunki fizyczne wybitnie przyczyniają się do tych sukcesów. Liczy lat 25, a więc najlepszy wiek dla wioślarza. Wzrost 183 cm., waga 73 kg., objętość klatki piersiowej 106 cm. Bardzo długie i silne nogi, wydatna i sprężysta muskulatura, ręce może cokolwiek za krótkie w stosunku do całości sylwetki. Jeżeli idzie o jego zalety techniczne, to wedle oceny pism sportowych, ma on wykazywać niezwykle precyzyjne opanowanie łodzi i wiosła. Wiosłuje długiemi bardzo silnemi pociągnięciami, startuje szybko i pewnie, na torze pracuje równomiernie pełną siłą, finiszuje błyskawicznie, bieg kończy niezmęczony w jaknajlepszej formie. Przeciętna szybkość uderzeń 32/sek. dochodzi z łatwością do 42/sek. Spokój i doskonałe opanowanie nerwów. Z zawodu jest policjantem w Sidney.

Turner prowadzi niezwykle regularny i wstrzemięźliwy tryb życia. Zupełnie nie pije i nie pali. Wypija natomiast naczczo sok z jednej cytryny, pozatem w ciągu dnia je dużo owoców i pije wiele mleka. Niezależnie od tego w godzinach zwykłych posiłków, zjada dużo mięsa, jak to jest normalnie przyjęte u Anglików. Poza wioślarstwem uprawia jeszcze boks i dźwiganie ciężarów, osiągając w tych konkurencjach jaknajlepsze wyniki. Prawdopodobnie musi także uprawiać biegi, chociaż jakie i jak, nie się otem nie pisze, a sam Turner zachowuje odnośnie swego treningu głębokie milczenie. Pewnem jest tylko, że od czasu do czasu robi długie wyjazdy, do 20 km.

Jak należy wnosić z głosów prasy, Turner prawdopodobnie przyjedzie na Olimpjadę do Berlina, by bronić prymatu australijskiego w jedynkach. Już zgóry stawia się go jako najgroźniejszego przeciwnika Verey'a, a opinja całej sportowej prasy zagranicznej jest raczej po jego stronie. Jeśli przypuśćmy nawet, że coś niecoś przerobiono w tym opisie, to jednak Turner zdaje się być przeciwnikiem, którego w żadnym wypadku lekceważyć nie wolno.

Jakkolwiek przytaczanie czasów w wioślarstwie nie może być nigdy pełnym sprawdzianem wyczynów danej osady, nie od rzeczy jednak będzie, podać czasy osiągnięte przez Turnera. I tak ma on:

| | | | |
|---|---|---|---|
| na 1 | milę ang. | (1609 mtr.) — | 5 min. 27.0 sek. |
| „ 2½ | „ „ | (4000 „ ) — | 14 „ 32.0 „ |
| „ 3 | „ „ | (4827 „ ) — | 17 „ 39.4 „ |

co w przeliczeniu na nasze klasyczne 2000 mtr. dałoby w przybliżeniu na tym dystansie od 6.46.6 min do 7.01 min. (zupełnie ścisłe wyliczenie jest niemożliwe). Jeżeli nawet przyjmiemy możliwie najlepsze warunki atmosferyczne i wodne, to są to jednak czasy, nad któremi nie można przejść do porządku dziennego, tembardziej, że osiągnięto je na wodzie stojącej.

Przypuszczam, że ci, których te sprawy bezpośrednio interesują, potrafią wyciągnąć z tych uwag o Turnerze odpowiednie wnioski. Dla informacji podaję, że wiadomości zaczerpnąłem z prasy angielskiej.

*Juljusz Chodacki.*

# O przygotowania olimpijskie pływaków

Mecz Polska—Austrja w Wiedniu, który zakończył się bez miłych niespodzianek, ale i bez zbytnich rozczarowań, miał dla nas wielkie znaczenie, jako cenne źródło nauki na przyszłość. Sedno sprawy leży tylko w tem, by nauka nie poszła do lasu.

Jeżeli chodzi o egzamin przedolimpijski pływaków, na pozór wypadł on jaknajgorzej. Zawodnicy nasi sprawili bowiem największy zawód w tej właśnie konkurencji, która dotąd najpoważniej brana była pod uwagę, jeżeli chodzi o udział w Igrzyskach Berlińskich, a mianowicie w sztafecie 4×200 m. Istotnie, tutaj zawiedli oni zdecydowanie pokładane nadzieje. Trzeba jednak patrzeć na sprawy wnikliwie i oczami fachowca, należy wyciągać wnioski właściwe, a nie ograniczać się do szybkiego i najłatwiejszego orzeczenia: skoro start w Wiedniu wypadł źle, temsamem niema co myśleć o Olimpjadzie. Tak rozumować może tylko albo laik, albo osoba, która zgóry zajęła stanowisko nieprzychylne w stosunku do wszystkich olimpijskich poczynań pływaków

My musimy patrzeć na sprawę objektywnie i fachowo. Trzeba więc przedewszystkiem na podstawie doświadczenia wiedeńskiego zadać sobie dwa pytania: a) czy zawodnicy nasi mają jakie możliwości rozwojowe? b) czy byli należycie przygotowani, a zatem czy możliwości swoje wyzyskali?

Jeżeli chodzi o kwestję przygotowań przedwiedeńskich, to omawiałem ją w poprzednim numerze „Sportu Wodnego", a zatem wracać do tej sprawy nie warto. Sądzę zresztą, że wyrażony tam pogląd, iż przygotowania nie były dostateczne, sporów budzić nie będzie. Zastanówmy się zatem nad dalszą kwestją: dlaczego start wiedeński wypadł tak źle właśnie w sztafecie?

Widząc czasy naszych poszczególnych zawodników, zauważyć musimy, że najgorzej pływali w sztafecie ci, którzy byli najmniej zmęczeni. A więc Karpiński, który pływał w ciągu 2 dni pierwszy raz — zrobił o 4 sek. gorzej od swego czasu warszawskiego, a o 7 sekund gorzej od swego życiowego optimum. Najmniej zmęczony spisał się zatem najgorzej. Szrajbman, który w ciągu dwuch dni startował przed sztafetą 2 razy — wypadł również gorzej, niż zwykle. Najlepiej wypadł za to Karliczek, dla którego sztafeta była czwartym startem (nie licząc piłki wodnej).

Przypomnijmy sobie starty Karliczka na mistrzostwach Europy w Magdeburgu, gdy mimo dobrego przygotowania, będąc doskonale wypoczętym zrobił on najgorszy czas z całego ostatniego czterolecia, przypomnijmy sobie wszystkie mistrzostwa Polski, gdzie zawsze ten zawodnik i wielu innych, najlepiej pływało pod koniec, wtedy gdy w zasadzie powinni byli już być zmęczeni.

Niewątpliwie obserwacje te muszą nas doprowadzić do wniosku, iż zawodnik, aby uzyskać swoje optimum, musi przed decydującym startem wielokrotnie pływać w zawodach, musi osiągnąć to, co się potocznie nazywa „rozkręceniem". Owo „rozkręcenie" jest dwojakie: liczne starty w *poważnych* zawodach w ciągu paru tygodni poprzedzających spotkanie decydujące, i następnie przepłynięcie lekkie dystansu w sam dzień zawodów, przed ich rozpoczęciem. Recepta ta nie jest oczywiście odpowiednia dla wszystkich zawodników. Dla niektórych, jak np. dla pływaków typu Karliczka, jest jednak niemal niezbędna. Takie „rozkręcenie" w innych działach sportu (np. w lekkiej atletyce) jest już powszechnie stosowane i uznawane.

Nie potrzeba dodawać, że należy zachować umiar, i nie doprowadzać do przemęczenia. Jeżeli zawodnik ma przed sobą jednego dnia kilka startów — nie może oczywiście pozwalać sobie na dodatkowe przepływania dystansu przed niemi. Pierwszy start danego dnia musi już starczyć za „rozkręcenie" przed następnemi. Jeżeli jednak ktoś startuje raz jeden tylko (jak np. Karpiński w sztafecie) — musi on uprzednio conajmniej raz zrobić swój dystans, i to dość forsownie. Taka próba, uczyniona odpowiednio wcześnie, nie zmęczy go, lecz przeciwnie przystosuje mięśnie do wysiłku.

Uwagi powyższe, nasuwające się z obserwacji naszych spotkań międzypaństwowych, dotyczą jednak kwestji dalszej, to jest ostatnich pociągnięć, szlifujących formę. Przejdźmy teraz do kwestji zasadniczej: jak ustosunkować się do przygotowań olimpijskich w obliczu wyników wiedeńskich?

Wydaje się, że wyprawa wiedeńska, więcej niż jakiekolwiek inne zawody przedtem, wskazuje, iż mamy materjał ludzki pierwszorzędny, tylko niewyzyskany. Kapitalnym przykładem jest taki Bocheński, który po zimie zupełnie niemal pozbawionej treningu, mimo że już dobre parę lat go dzieli od okresu najwyższej formy, w ciągu 2 tygodni zdołał się dociągnąć do takiego poziomu, iż bez trudu bił mistrzów Austrji. Reszta drużyny wprawdzie trenowała więcej niż jej as, jednak również do sierpnia nie startowała w poważnych zawodach. Mimo to, zawodnicy nasi, wyrwani z martwego sezonu, osiągnęli wyniki naogół bardzo dobre. Świadczą one, iż przy należytem przygotowaniu są on zdolni do bardzo wydatnej poprawy wszystkich obecnych rekordów.

O ile pewnem jest, że wysyłanie pływaków na Olimpjadę bez przygotowania, względnie po takiem przygotowaniu, jakie mieli przed meczem z Austrją, byłoby zupełnie chybione i mogłoby istotnie skończyć się kompromitacją, o tyle wydaje mi się równie jasnem i oczywistem, iż obowiązkiem naszych władz pływackich jest dołożyć *wszelkich starań*, by naszych czołowych zawodników — a więc Heidricha przedewszystkiem, a następnie Bocheńskiego, Karliczka, Szrajbmana I, oraz jako kandydatów na czwartego do sztafety — Karpińskiego, Gumkowskiego, Makowskiego, Roupperta, Zubowicza — jaknajintensywniej przygotowywać. Jeżeliby się okazało, że mimo to, do wysłania na Olimpjadę nie nadają się, — to wysiłki nasze przecież dadzą swój owoc, w postaci podniesienia poziomu naszych zawodników na użytek innych spotkań międzypaństwowych i międzynarodowych. Pracować trzeba na zapas na wszystkich odcinkach frontu, a nie wolno nam budować całego sportu naszego tylko na paru „pewniakach". Komitet Olimpijski nie może ograniczać się do hodowania stajni wyścigowej wybrańców, a musi jednocześnie pomagać w zaprawie czołowych reprezentantów wszystkich działów sportu.

Najważniejszą zasadą, jaką Polski Związek Pływacki winien przeforsować, (za przeprowadzenie tej sprawy powinien on odpowiadać przed swojem walnem zebraniem), jest to, by decyzja co do udziału pływaków w Olimpjadzie *zapadła dopiero po przygotowaniach i stosownie do ich wysiłku*, nie zaś, by decydowano negatywnie o udziale pływaków przed poddaniem ich treningowi, na zasadzie luźnego przypuszczenia, iż zapewne do formy i tak nie dojdą.

Drugą ważną zasadą będzie, by egzaminem ostatecznym nie były żadne eliminacje w kraju, które są zupełnie niemiarodajne, gdyż nie stwarzają dla zawodników nawet w przybliżeniu tego stanu psychicznego, w jakim startować będą na Igrzyskach. Mamy aż zbyt wiele doświadczeń, iż zawodnicy którzy wykazywali cuda na eliminacjach, zawodzili zupełnie na Olimpjadzie. Jedynym prawidłowym egzaminem będzie start w silnej konkurencji międzynarodowej *zagranicą*. Tylko taki start jest istotym probierzem sił. Uważam przeto, że należy niezależnie od przygotowań treningowych, zakontraktować wyjazd zagranicę drużyny zło-

żonej z przypuszczalnych kandydatów, imiennie zgłoszonych we właściwym terminie, a co do ich startu w Berlinie zadecydować dopiero w ostatniej chwili, stosownie do wyników tournée zagranicą. Oczywiście miarodajnym musi być *nie jeden start* — to znaczy nie pojedyńczy, sporadyczny sukces, lub pojedyncze niepowodzenie, lecz szereg sukcesów. Jeżeliby nasi zawodnicy po odpowiedniem przygotowaniu w skoszarowanym obozie startowali parę razy na 3—4 tygodnie przed Igrzyskami w najsilniejszej konkurencji europejskiej w Wiedniu, Pradze i Budapeszcie — wynik tych zawodów byłby dla nas dopiero nieomylnym probierzem, czy zasługują oni na zaszczyt startowania w Berlinie.

Wydawanie zaś wszelkich decyzyj już w chwili obecnej wydaje mi się przedwczesne, logicznie nieusprawiedliwione i mogące wywołać wrażenie nastawienia tendencyjnego.

*Tadeusz Semadeni.*

# Refleksje wiedeńskie

Gdy większość dziedzin sportu polskiego pracuje od szeregu lat w mniej więcej znośnych warunkach rozwojowych, postępy pływactwa hamowane są stale przez brak dostatecznego wyposażenia w pływalnie.

Dziś w stosunku do pływania następuje pewien przełom w opinji społeczeństwa i władz, interesującem jest stwierdzenie jak pracują inne kraje, w których pływanie doceniane jest oddawna podług swej wartości jako podstawowe [illegible]

Z racji ostatniego spotkania międzynarodowego mieliśmy okazję przyjrzeć się pływaniu w Austrji. Porównanie to tembardziej dla nas jest interesujące, że Austrja od wojny znajduje się w niesłychanie ciężkich warunkach ekonomicznych niewątpliwie nie lepszych niż Polska.

Nie będę omawiał stale notorycznie znanych spraw, jak poparcie, udzielane pływaniu przez samorządy austrjackie, które samorzutnie budują szeregi popularnych pływalni letnich i zimowych, brodziki dla dziatwy, utrzymują fachowych instruktorów etc. aczkolwiek nasuwa to przykre niezmiernie refleksje o Zarządzie Miejskim m. st. Warszawy, który nie zdobył się do tej pory na najmarniejszą nawet pływalnię, dając się ubiec podmiejskiemu Żyrardowowi, który angażuje do swych nielicznych i prymitywnych szkół pływania instruktorów, podobno umiejących pływać, ale w wielu wypadkach nie mających pojęcia o nauczaniu.

Zastanówmy się natomiast nad zakresem pracy organizacyj sportowych. Austryjackie kluby i stowarzyszenia ograniczają się jedynie do pracy czysto sportowej i organizacyjnej mistrzostw i zawodów, oraz treningu wybijających się zawodników — wszelka inna praca jest im obca. Jakże inaczej jest u nas, gdzie 60—70% energji klubu idzie na niesłusznie tak zwaną pracę wszerz, polegającą na elementarnej nauce pływania. Praktycznie więc biorąc kluby nie spełniają swego właściwego zadania — pracy społecznej, jak to słusznie podniósł na Walnem Zebraniu P. Z. P. p. Sędzia Semadeni.

Niestety, któż mógł poza klubami prowadzić w Polsce tę pracę elementarną: nie samorząd i państwo bo do niedawna tą stroną wychowania młodzieży, praktycznie przynajmniej, zupełnie się nie interesowały; nie szkoła, bo ta nie miała ani pływalni ani instruktorów; i wreszcie nie wyższe uczelnie sportu i W.-F., bo tam pływanie istniało właściwie tylko w teorji i nauczali go specjaliści od tańców narodowych (sic!), lub lekkiej atletyki*).

*) Jedynym wyjątkiem jest tu stadjon W. F. w Krakowie, gdzie pływanie oddawna otoczone jest opieką.

Niewątpliwa zasługa Związku Pływackiego jest, że w ciągu kilkunastu lat swego istnienia przy minimalnej pomocy z zewnątrz doszedł w zakresie elementarnej nauki pływania do koncepcji samodzielnych i oryginalnych stanowiących olbrzymi postęp w stosunku do obcych systemów (Wiernera), które początkowo brane były za podstawę. Nowe te metody znalazły nader przychylne przyjęcie w C. I. W. F., który je stosuje u siebie. Dziś na centralne kursa P. Z. P. garną się nawet dyplomowani wychowawcy fizyczni. Zainteresowanie szkoły zostało wzbudzone, że zaś i C. I. W. F. ma skończyć w tym roku swą pływalnię, liczymy, że szkoła będzie mogła w niedługim czasie przejąć na swe barki gniotący sportowców ciężar.

Ciekawem jest, że w Austrji poza szkołą, która uczy abc pływania nikt się właściwie młodzieżą nie zajmuje t. zn., że młodzież treningu sportowego nie prowadzi. System austrjacki oparty jest na zdolności naśladowczej młodzieży: część dzieciarni umiejącej pływać zapisuje się do klubów i tam patrząc na wzory starszych kolegów korzystając z ich wskazówek (nie z treningu) doskonali się w pływaniu, klubowców naśladują pozostali ich koledzy. W wyniku tego związek austrjacki rozporządza olbrzymim materjałem ludzkim z którego pozostaje mu tylko czerpać talenty i trenować je.

W czasie zawodów Polska—Austrja miał miejsce charakterystyczny przypadek: Berr zwycięsca biegu na 100 mt. żabką 3 klasy został zdyskwalifikowany ponieważ osiągnął zbyt dobry czas 1:17,7 lepszy o 1,3 sek. od rekordu Polski osiągniętego parę minut wcześniej przez Heidricha. W tychże samych zawodach sztafeta młodzików 3×100 stylem zmiennym osiągnęła również czas lepszy od oficjalnego rekordu E. R. S., wyniki zaś pozostałych zwycięsców w konkurencjach II i III klasy nie odbiegały zbytnio od wyników naszej czołowej klasy.

Widzimy więc, że system zastosowany przez Austrję zapewnia jej pływactwu wspaniały rozwój — już dzisiaj żabkarze ich mają mało równych sobie na świecie; za żabkarzami idą inni. Jeżeli zaś się zważy, że najlepsi ich reprezentanci Hueck, Plachet, Kellner mają 18 do 20 lat, że poza nimi stoją falangi młodzieży, spośród której coraz wyskakują talenty nieprzeciętne w rodzaju wspomnianego Berra wróżyć należy naszym sympatycznym zwycięscom szybkie zajęcie czołowego miejsca w pływactwie europejskiem za Niemcami i Węgrami.

Na zakończenie musimy podkreślić, co tylko mimochodem poruszyliśmy, że żadne ograniczenia szkolne w Austrji nie są znane. Przeciwnie przedstawiciel tamtejszych władz państwowych oświadczył, że nie widzi w jaki sposób możnaby się obejść bez klubów, sportowych, które uważa za jedną z głównych podstaw wychowania fizycznego młodzieży w kraju.

Dalecy jesteśmy od twierdzenia, że liberalna polityka sportowo-szkolna jak w Austrji jest jedyna — w Anglji znamy system zupełnie odmienny, a rezultaty, jak wiemy, [illegible]

Naszem zdaniem każdy system będzie dobry, o ile będzie konkretnie zrealizowany. Dlatego sądzimy, że nasz rodzimy system zorganizowanego sportu szkolnego, może dać rezultaty nie gorsze od rezultatów osiąganych innemi systemami w innych. Musimy jednak na wyniki jeszcze poczekać i baczyć, aby system był stosowany nie tylko na papierze.

*B.*

# Olimpjada żeglarska

W całym świecie sportowym wre gorączkowa praca przygotowawcza do Olimpiady. Niema dnia, żeby prasa sportowa i codzienna nie przynosiła wzmianek na ten temat. W prasie polskiej czytamy o przygotowaniach w różnych gałęziach sportu, natomiast prawie nic nie czytamy o przygotowaniach żeglarzy. Coprawda żeglarstwo nie cieszy się u nas wogóle łaską prasy. Składają się na to dwie przyczyny. Raz to brak kompetentnych sprawozdawców gdyż żeglarze mają przeważnie wstręt do pióra i papieru, a nie żeglarzowi trudno jest pisać o sporcie, który nie jest tak efektowny, jak np. piłka nożna, boks i t. p. Żeby ze zrozumieniem śledzić przebieg regat żeglarskich i należycie ocenić wyniki, trzeba mieć pewne elementarne chociażby wiadomości z zakresu żeglarstwa. Drugie to pewna wstrzemięźliwość ze strony naszej naczelnej organizacji żeglarskiej w informowaniu prasy niefachowej. Wstrzemięźliwość ta nie jest, o ile nam wiadomo, spowodowana jakąś szczególną skromnością, lecz raczej oparta na znajomości psychiki naszej opinji publicznej, która wszelkie wiadomości o zamierzeniach sportowych zwykła jest uważać za pewnego rodzaju zobowiązanie i w razie niepowodzenia zapowiedzianej imprezy, nie szczędzi surowej, a bardzo często niesprawiedliwej krytyki. Może więc i słusznie postępuje Polski Związek Żeglarski, że nie podaje przedwcześnie do publicznej wiadomości zamierzeń i nie stawia horoskopów. Sport żeglarski zależy od tak wielu czynników nie dających się zgóry obliczyć, że niepowodzenia częściej spowodowane są siłą wyższą, niż nieudolnością zawodnika. W tem miejscu trzeba [illegible] to, o czem często się zapomina, [illegible] w jachtingu zawodnikami są jachty, a nie ich sternicy i że nagrody zdobywa nie sternik, lecz jacht. Na wynik regat składa się praca konstrukcyjna, budowniczego i sternika. Są to trzy nierozdzielne czynniki. „*Dreieinig sind sie nicht zu trennen*", jak powiada Goethe w „Fauście" o wojnie, korsarstwie i handlu. Wyjątek stanowią regaty t. zw. monotypów, jachtów budowanych według bardzo ścisłych przepisów, tak że poszczególne jednostki są, praktycznie rzecz biorąc, zupełnie jednakowe, i pozwalają wysunąć na plan pierwszy zdolności sterników.

Na tegorocznej Olimpiadzie powinny być reprezentowane wszystkie sporty polskie, a więc i żeglarstwo. Jak wiemy z oficjalnych i nieoficjalnych wzmianek w prasie, a szczególnie w „Sporcie Wodnym", Polski Związek Żeglarski przygotowuje udział naszych żeglarzy w tych wielkich zawodach międzynarodowych. Stosownie do naszych możliwości udział ten ograniczy się do dwóch klas jachtów: klasy „Star" i klasy „Olympiajolle". Co do pierwszej, to posiada ją tylko Oficerski Yacht Klub R. P. i Marynarka Wojenna, z tego więc środowiska wyjdą obrońcy honoru sportowego Polski w tej klasie. Olimpijka (Olympiajolle) przyjęła się wśród naszych żeglarzy dopiero niedawno, ale dzięki propagandzie prowadzonej usilnie przez PZŻ. będzie do Olimpiady t. zn. do sierpnia r. b. reprezentowana przez pokaźną ilość jednostek, bo jeżeli nasze informacje są ścisłe, to około dwudziestu. Należy zaznaczyć, że wszystkie te jednostki będą zbudowane w kraju.

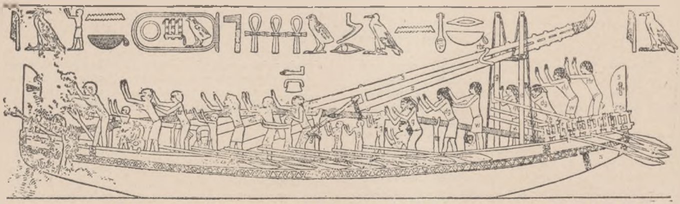
Z każdej z powyższych klas, tylko jedna jednostka [illegible] wziąć udział w zawodach. Podkreślamy to dlatego, [illegible] zgóry zademonstrować jak trudne będą szanse, jeżeli zważymy, że żeglarze nasi będą mieli do czynienia z bardzo poważną konkurencją. Dlatego też trzeba zgóry wykluczyć jakies nadzwyczajne nadzieje, gdy w takich warunkach najdrobniejsze niepomyślne, a od żeglarza nie zależne, wydarzenie może zaważyć na szali. Toteż, choć widzielibyśmy chętnie palmę olimpijską w ręku naszych zawodników, to jednak musimy być w zupełności zadowoleni, jeżeli zdobędą oni dobrą opinję, jako poważni i bez zarzutu regatujący współzawodnicy, choćby nie przywieźli z Kilonji drogocennych nagród.

Jak słyszeliśmy na Sejmiku żeglarskim, zarząd PZŻ. organizuje w miesiącu czerwcu trening przedolimpijski w Jastarni. Należy się spodziewać, że nie zabraknie tam ani jednej gotowej do tego czasu olimpijki i ani jednego Stara. Mamy znaczną ilość doświadczonych w prowadzeniu jol żeglarzy. Spodziewamy się, że staną oni ofiarnie do apelu i włożą w to ostatnie przed wielką rozgrywką przygotowanie całą swą wiedzę i całą energję. Spośród wielu powołanych niewielu tylko będzie wybranych, gdyż tak nakazuje regulamin Olimpjady. Nie wątpimy, że P. Z. Ż. potrafi wybrać najgodniejszych spośród godnych. Ci zaś, którym nie będzie dane zostać „olimpijczykami" będą mieli doskonałą sposobność wykazać swe walory na regatach „Tygodnia Kilońskiego", bo jak nam wiadomo, PZŻ. zamierza wysłać na te regaty, o ile możności, wszystkie posiadane do tego czasu przez zrzeszone Kluby olimpijki. Pomyślmy tylko jaki efekt moralny: dwadzieścia jednostek zrobionych pracą rąk polskich rzemieślników, skoncentrowane w Kilonji! Już sam ten fakt byłby pewnego rodzaju zwycięstwem, choćby nawet osiągnięte na regatach wyniki nie były nadzwyczajne.

*Obserwator.*



Rączka pochodni, które użyte zostaną do biegu sztafetowego z Olimpji do Berlina. Na pamiątkę udziału w sztafecie zostanie ona własnością biegacza. Z Berlina sztafeta przeniesie ogień olimpijski do Kilonji, na dzień otwarcia olimpijskich regat żeglarskich



Okręt z floty króla Sahura

# Żeglarstwo starożytnego Egiptu

Przyzwyczailiśmy się, że wielkie wynalazki są udziałem naszego XX wieku. Przeszłość skłonni jesteśmy lekceważyć, wystarczy jednak cofnąć się parę tysięcy lat wstecz, by lekceważenie zastąpił podziw. Miarą bowiem postępu może być jedynie stosunek osiągnięć do posiadanych środków.

Żeglarstwo zrodziło się z dążeń, tak dawnych jak człowiek. Potrzeba, chęć zysku, panowania, ciekawość, pociąg do nieznanego, to odwieczne motywy podróży, walk, odkryć. Początek żeglarstwa ginie w mrokach dziejów. Kiedyś człowiek stanął nad brzegiem wody. Podobnie jak zwierzęta posiadał on instynktowną umiejętność pływania. Pierwszym „statkiem" był sam człowiek. Gnany potrzebą, głodem, łatwiejszemi warunkami łowów, w pogoni za zdobyczą zrobił pierwszy krok odkrycie i wynalazek. Postanowił wykorzystać własności ciał pływających. Przy okazji wlazł na płynący pień drzewny, czy też karpę i grzebiąc w wodzie rękami, osiągnął spotęgowanie swych możliwości pływackich. Postęp szedł szybko. Wkrótce wynalazł wiosło, na początek była to ułamana gałąź. Tak uzbrojony wchodzi człowiek do historji. Historję naszej cywilizacji zwykliśmy zaczynać od Egiptu, od niego też zaczniemy historję rozwoju żeglarstwa.

Woda dla Egipcjan była dobrodziejstwem, Nil nawadniał żyznym mułem pola, Nil był „traktem" komunikacyjnym.

Pierwsze łodzie egipskie były ewolucją prymitywnej tratwy. Trzeba bowiem wiedzieć, że Egipt nie posiada budulca sktórego prymitywnemi narzędziami można by sklecić łódź. Akacja i drzewo figowe, (sykomora), to materjał krótki, ciężki i nadzwyczaj trudny do obróbki. Brzegi Nilu pokrywają natomiast olbrzymie gąszcze trzcin i papirusów. Wiązka trzcin doskonale utrzymuje ciężar człowieka. I dziś u nas na wsi popularne jest pływanie na pływakach z trzcin, tataraku i t. d. Prymitywna tratwa papyrusowa była pierwszym statkiem egipskim.

Aby zwiększyć jej szybkość zwrotność zaczęto związywać dziób i tył tratwy, w szpic, tworząc „sztabę" i „rufę" podgięte do góry. Po dziś dzień w Egipcie, mówi się nie „buduję łódź", a „wiążę łódź". Łódź trzcinowa ma wielkie zalety, jest tania, łatwa do wykonania, ma jednak i poważne wady, nie zapewnia suchego żeglowania (rzecz podstawowa przy transporcie towarów), oraz szybko nasiąka wodą. Co parę godzin trzeba ją wyciągać na brzeg i suszyć na słońcu. Łodzie trzcinowe były typem „popularnym", sfery zamożniejsze królowie, kupcy pływali na „cedrówkach"

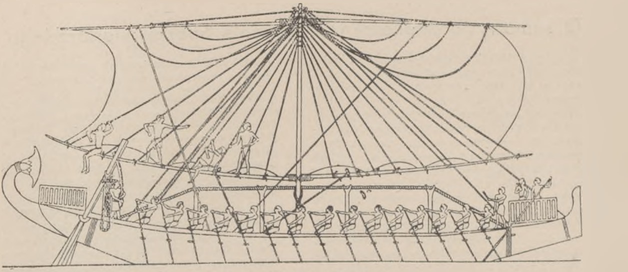
W niezbyt odległej od Egiptu Palestynie, Syrji, był drzewa dostatek. (Słynne Cedry Libanu).

Stamtąd importowano budulec na budowę statków. Był to jednak luksus, dla warstw biedniejszych niedostępny. Sfery mniej zasobne musiały budować z materjału krajowego.

Na wzór łodzi papyrusowej (skopjowano jej kształt) powstały łodzie akacjowe, pierwsze łodzie klepkowe (klepki grubości około 10 cm.). Dla wzmocnienia całości oplatano burtę dookoła sznurem, (później, gdy udoskonalono sposoby budowy, został ślad tej konstrukcji w postaci zygzakowatego ornamentu, jakim zdobiono listwę burtową. Konstruktor egipski miał zadanie niełatwe.

Nil to rzeka kapryśna, pełna mielizn, progów, zdradliwych przemiałów. Zanurzenie musiało być minimalne, zwrotność duża, no i duża zdolność transportowa, gdyż budowano łodzie głównie dla zysków. Należało wysunąć daleko dziób i rufę, by móc wyjść na ląd suchą stopą. Rozwiązano zadanie bez zarzutu. Z kształtu przypominała handlowa łódź egipska wiślańskie galary, z tą różnicą, że dno było nie tak bardzo płaskie. Proporcje szerokości do długości jak 1 do 3. Wiosłowano początkowo jakbyśmy to dziś powiedzieli po kanadyjsku, to jest krótkiemi wiosłami, z wolnej ręki.

Pod koniec starego królestwa, zastosowano dulki, bardzo podobne do angielskich. Jedynie sternicy stojący na wysoko podniesionych rufach (dla lepszej widoczności) sterowali nadal długiem wiosłem trzymanem w ręce. Na dziobie łodzi kręcił się pilot z długą tyczką, który sondował wodę i jak mówią dokumenty „cichym głosem" meldował głębokość nurtu. Na Nilu stosowano już w zamierzchłych czasach rejowy żagiel, używany do jazdy na pełnych i półpełnych wiatrach. A że w Egipcie dominują wiatry północne i północno-wschodnie, żegluga była wcale wygodna. W dół wiosłowano z prądem, (maszt składano) w górę rzeki jechano z wiatrem. Maszty staroegipskie były też bardzo nowoczesne, miały bowiem kształt odwróconego V, były więc to dwa pnie stojące na burtach, a związane w topie. Maszty takie niezbyt dawno wprowadzono na jachtach lodowych. Okręty króla Sahura znały je, jak to widać na płaskorzeźbach już na 2.800 lat przed Chrystusem, (koniec III dynastji), „rewelacyjny" wynalazek ostatnich lat. Maszt nie posiadał want, można go było kłaść W pozycji pionowej utrzymywał go szereg (6—10) baksztagów i sztagów. Wysokość masztu wynosiła ¾ długości statku. Na topie masztu na fopenantach wisiały dwie reje, górna i dolna, między któremi rozpięty był prostokątny żagiel, prawdopodobnie uszyty z wołowej skóry. Między szeregami wioślarzy biegł pomost, na wyniesionej rufie znajdowała się nadbudówka, na droższe towary i dla bardziej szanowanych pa-



Okręt z flotylli królowej Hatschepsut

sażerów. Na dachu mieścił się, jakby mostek kapitański. Od tych tak zamierzchłych czasów, rufa jest miejscem honorowem statku.

Na morze Egipcjanie wyszli później. Statki rzeczne doskonale dostosowane do potrzeb Nilu nie nadawały się do żeglugi po morzu. Inne warunki wpłynęły na inną konstrukcję. Statki morskie są głębsze, nie tak szerokie, nie mają podniesionej sztaby, ani rufy. Dziób nieco uniesiony lecz rufa siedzi w wodzie.

Doświadczenie morskie wykazało bowiem, ze podcięta rufa jest wielce niebezpieczną. Aby zwiększyć podłużną wytrzymałość statku, zastosowano dowcipną konstrukcję.

Ponad pokładem od stewy do stewy rozpięta była lina na podpórkach, — podobną konstrukcję w tym samym celu stosują na smukłych parowcach rzecznych w Ameryce. Sterowanie z ręki na pełnem morzu nie dawało pożądanego efektu. Zastosowano więc dulki, a gdy i to nie dawało dobrych rezultatów, wynaleziono ster typu spotykanego dziś. Za czasów nowego królestwa, stosowano często po 2—3 stery złączone poprzeczką. Zwiększało to znacznie powierzchnię sterową. Sterownica posiadała specjalne urządzenie z bloków, lin, — które umożliwiało operowanie tak potężnym przyrządem.

Aby zapewnić suchą żeglugę okręty morskie miały wysokie burty, co znów zmuszało wioślarzy do wiosłowania [illegible]

W Świątyni w Dier el Bahari zachowały się wizerunki potężnej floty królowej Hatschepsut, która na przełomie XVI i XV w. przed Chrystusem organizowała wielkie wyprawy handlowe do krainy Puth, leżącej w dzisiejszem Somali (na południe od Abisynji). Flota ta pochodzi z okresu największego rozkwitu żeglugi egipskiej. Ogólny kształt statku niewiele odbiega od okrętów króla Sahura, uderza jednak fakt, że dawny maszt podwójny zastąpiono jednym pniem. Poprzednio maszt unieruchamiał dolną reję, co nie pozwalało na wykorzystanie wiatrów półpełnych (baksztagowych). Żagle, takelunek okrętów królowej Hatschepsut po dziś dzień przetrwał na statkach arabskich morza Czerwonego.

Statki egipskie, budowane z obcych materjałów były bardzo drogie, to też floty były nieliczne. Król Snefru (2.800 l. przed Chr.) miał 40 okrętów, król Amenemhet I tylko 20.

Statki były bogato zdobione malowidłami i złoceniami. Wędrowano wzdłuż brzegów (kursami pilotowemi), zasięg wypraw był jednak duży — Kreta, Somali. Obok floty handlowej, istniała również flota wojenna. Między innemi miał okręty wojenne Ramzes III. Wizerunki, jakie się zachowały dają o nich dobre pojęcie.

Wioślarze skryci byli poza wysokiemi burtami. Na maszcie był kosz (mars), z którego łucznicy razili nieprzyjaciół.

Kwitnący okres żeglarstwa egipskiego, to okres od XXVII do XIV w. przed Chrystusem, — później na arenę wchodzą najlepsi żeglarze starożytności Fenicjanie. Żeglarstwo egipskie upada. Zostały jednak po niem liczne tradycje, nieświadomie stosowane po dziś dzień przez żeglarzy wszystkich narodów Świata.

Mimo hegemonji morskiej Fenicjan Egipt dostarczał, aż do późnej starożytności doskonałych marynarzy. Jak to na morzu, — nie zawsze żeglowano szczęśliwie. Historja przekazała nam opis katastrofy spisany przez pisarza o „wprawnych palcach" Amoni-Amensa. Relacja brzmi tak:

„Z rozkazu faraona udałem się do kopalń na statku długości 150 łokci, szerokim na 40 łokci. Było na nim 150 marynarzy, najlepszych żeglarzy Egiptu, o sercach bardziej mężnych, niż serca lwów.

Oznajmili mnie oni, że nie mam się czego obawiać, gdyż wiatr będzie pomyślny, a że żeglarze z nich wyborowi, — jeden roztropniejszy i dzielniejszy od drugiego... Gdy byliśmy na pełnem morzu nadeszła burza i gdy zbliżyliśmy się do lądu, silna bryza sfalowała tak morze, że bałwany dochodziły do 8 łokci wysokości. Ja zdołałem uchwycić kawał drewna, — ci co pozostali na statku zginęli co do jednego. Dziś znów jestem tutaj, gdyż fala wyrzuciła mnie po 3 dniach na wyspę...

Żeglarstwo morskie po wszystkie czasy było, jest i będzie nieubłaganą walką. Giną w niej nawet najlepsi żeglarze o lwich sercach.

*A. Heinrich*



# O samowystarczalności w dziedzinie sportu wioślarskiego

Prawie we wszystkich dziedzinach gospodarstwa krajowego dążymy do samowystarczalności. I trzeba przyznać — nieraz nawet na odcinkach nader trudnych udaje nam się tę samowystarczalność osiągać.

Nie mówiąc już o wagonach kolejowych, lokomotywach, aeroplanach i wszelkich artykułach, wytwarzanych na potrzeby obronne kraju — artykułach, które nie ustępują w niczem wyrobom zagranicznym — wspomnę o wyrobach w dziedzinie pokrewnej wioślarstwa, a mianowicie o wyrobach kajakarskich.

Jak wiemy, szerszym rzeszom kajakowców służy kajak z dykty lub drzewa, wyrób którego nawet dla celów regatowych nie nastręcza większych trudności. Wiemy również, że świat kajakarski posiada „warstwy wyższe" — arystokrację, która posługuje się wyłącznie składakiem, a składak — ma przecież budowę o wiele bardziej skomplikowaną.

Był czas — wszyscy to jeszcze pamiętamy, że o budowie składaka w kraju nikt nie myślał. Kiedy zaczęto myśleć, napotykano na wiele trudności. Pierwsze próby jakoś nie udawały się. Próby takie były czynione przez firmę „Nawicula" i przez innych. Dopiero Jenkner i Wagner - Bielsko zdołali osiągnąć w roku 1930 zadowalające wyniki. Krajowe składaki tej marki były w latach 1931—1932 poszukiwane na rynku, jako bezkonkurencyjne. Powodzenie składaków Jenknera pobudziło wreszcie konkurencję. W 1933 roku na „Pierwszej ogólno krajowej wystawie kajakowej, turystyki wodnej i wioślarstwa", urządzonej przez klub wioślarski „Wisła" w Warszawie, w Bagateli — podziwialiśmy świeżo wypuszczone na rynek „Polskie Pioniery", „Delfiny" i „Piasty". Po bliższem zbadaniu, przekonaliśmy się, że jakość tych wyrobów jest wysoka, a solidność wykonania nie gorsza od składaków importowanych.

Niestety, wytwórnie, które tak dodatnio zaprezentowały się na wystawie, poczęły w latach następnych znikać jedna po drugiej, gdyż na potrzeby polskiego rynku było ich za wiele. Upadli Jenkner i Wagner, u których strona handlowa przedsiębiorstwa od początku mocno szwankowała, upadł „Delfin", „Mars" i inne — ostał się „Piast" oparty na mocnych podstawach finansowych, na solidności wykonania i na sprężystej organizacji sprzedaży. I skoro produkcja „Piasta" pokrywa całkowicie zapotrzebowanie naszego rynku, niema co żałować upadku tamtych firm. Była to przykra konieczność gospodarcza. Ważniejsze jest to, że mając „Piasta" w kraju — możemy nie sprowadzać składaków z zagranicy, bez żadnego uszczerbku dla sportu kajakowego.

W dziedzinie sprzętu żeglarskiego możemy nie sprowadzać z zagranicy nawet t. zw. „olimpijek", które produkuje wzorowo stocznia Lahne w Chojnicach. Natomiast gorzej przedstawia się sprawa produkcji w kraju wioślarskich łodzi regatowych i wioseł. Artykuły te, choćby się było najgorliwszym wyznawcą hasła „popieraj wyroby krajowe" — trzeba wciąż jeszcze sprowadzać z zagranicy. Wyrób krajowy łodzi wyścigowych nie stoi na poziomie, któryby dawał szanse równej walki w spotkaniach międzynarodowych.

Kluby, które w swoim czasie z szlachetnych pobudek zaopatrzyły się w łodzie wyścigowe w istniejących wytwórniach krajowych, poniosły stratę, gdyż po pewnym czasie łodzie te przestały się nadawać nawet do spotkań międzyklubowych. Różnica jest tak znaczna, że „zaistniał" projekt urządzania podczas regat niektórych biegów na łodziach wyłącznie pochodzenia krajowego, aby w ten sposób z jednej strony zrównoważyć szanse walczących osad, z drugiej zaś popierać choćby z takiemi zastrzeżeniami, wyrób krajowy.

Należy wątpić, czy tą drogą produkcja łodzi wyścigowych w kraju zyska na jakości, czy nie będzie podkreśleniem niższości wyrobu krajowego. A przecież nie o to chodzi.

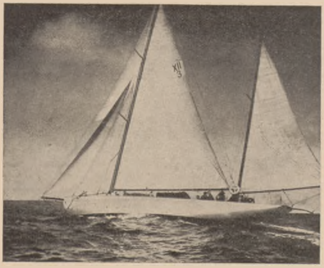
Stocznie łodzi w kraju powinny mieć tę ambicję, żeby wyprodukowane łodzie wyścigowe nie były droższe od zagranicznych, co podobno ma miejsce, lecz żeby przynajmniej nie były od nich gorsze.

Wówczas nabierze praktycznego znaczenia dezyderat, zgłoszony na ostatnim Sejmiku wioślarskim przez klub „Wisła" w Warszawie, aby zaniechać sprowadzania i używania zagranicznych łodzi i wioseł. Narazie stan jest taki: że nawet wnioskodawcy, pomimo najlepszych intencyj, nie mogli poczynić pewnego zakupu w kraju w myśl swego dezyderatu.

Ale to nie znaczy, że z tym stanem trzeba się pogodzić na dłuższą metę. Przeciwnie, należy dążyć do zmiany na lepsze, gdyż tego wymaga ogólna sytuacja gospodarcza kraju i dola polskiego robotnika. Zmiana zależy w dużym stopniu od wytwórni łodzi, które powinny widzieć w niej swój interes.

Kluby zaś i Związek powinny przejawiać żywsze zainteresowanie wytwórczością krajową. Wytwórczość ta bowiem potrzebuje niewątpliwie dyrektyw, życzliwości i opieki.

*Wł. Grz.*



Jacht Aschanti II weźmie przed Olimpjadą udział w regatach atlantyckich

# Spływ na Olimpjadę do Berlina

## I. Trasa i termin spływu

Organizowany przez P. Z. K. spływ rozpocznie się dnia 22 lipca przedpołudniem w Międzychodzie nad Wartą w w-dztwie Poznańskiem (Międzychód, miasto powiatowe, stacja kolejowa, połączenia do Zbąszynia, Szamotuł i Rokietnicy. Przystań Wioślarska).

Z Międzychodu Wartą do ujścia jej do Odry 127 km., do [illegible] niemieckiej 10 km. 24 VII [illegible] spływu do Landsbergu nad Wartą. (91 km. od Międzychodu). W Landsbergu 25 lipca rano rozpoczyna się spływ niemieckich kajakowców z tych okolic, organizowany przez [illegible]tscher Kanu-Verband w ramach gwiaździstego spływu na Olimpjadę, odbywającego się na terenie całych Niemiec.

Uczestnicy obu spływów, polskiego i niemieckiego, po wpłynięciu na Odrę płyną Odrą w dół do miejscowości Hohensaaten, gdzie odgałęzia się słynny Hohenzollern-Kanal stanowiący drogę wodną z Berlina do Szczecina (od Landsberga do Hohensaaten 106 km.). Przybycie spływu do Hohensaaten przewidziane jest na 27 lipca popołudniu.

W Oderbergu nad kanałem Hohenzollernów (9 km. od Hohensaaten), do spływu przyłączają się uczestnicy niemieckiego spływu gwiaździstego ze Szczecina i dolnej Odry. Wyjazd z Oderbergu 28 lipca kanałem. W miejscowości Nieder-Finow na Hohenzollern-Kanal zwiedzenie imponujących urządzeń technicznych, podnoszących statki o pojemności do 2000 tonn na wysokość 36 metrów celem pokonania różnicy wzniesień na kanale.

Z Hohenzollern-Kanal uczestnicy spływu zbaczają ku północy kanałem, łączącym się z jeziorem Werbellin, celem zwiedzenia tego słynnego z piękności jeziora (Werbellin-Kanal, 85 km. od Oderberga).

W miejscowości Oranienburg Hohenzollern-Kanal łączy się z Hawelą, którą uczestnicy spływu dopływają do jej połączenia się ze Szprewą. Szprewą spływ podąża przez Spandau, przez cały Berlin do obozu położonego nad Szprewą niedaleko jej wypływu z jeziora Grosser-Müggel-See. Przybycie do obozu olimpijskiego przewidziane jest 1 sierpnia. Długość trasy od Oderbergu do obozu 165 km. Na kanale możność korzystania z holowników.

## II. Obóz w Berlinie

Obóz czynny jest od 1-go do 16-go sierpnia. Znajduje się w pobliżu miejscowości Köpenick-Hirschgarten, połączonej z Berlinem koleją (pociągi co 5 minut) oraz linjami tramwajowemi nr. 84 i 187. W obozie każdy uczestnik spływu mieszka we własnym namiocie, który jest nieodzowną częścią składową ekwipunku spływowego (patrz punkt IX komunikatu).

Dla uczestników spływu z Polski wyznaczone jest miejsce w obozie w przeznaczonej części dla kajakowców ze Śląska (Gau IV Schlesien des Deutschen-Kanu-Verbandes). Uczestnicy obozu zaopatrują się sami w żywność, którą przygotowują systemem kampingowym, jednakże dobre restauracje znajdują się w pobliżu obozu. Jakkolwiek obóz będzie strzeżony przez odkomenderowane w tym celu oddziały policji, komenda obozu nie bierze odpowiedzialności za ewent. kradzieże i szkody; wskazane jest wobec tego zaopatrzenie się w namioty zamykane systemem, używanym przy zamykaniu worków turystycznych.

Łodzie i sprzęt wioślarski i żeglarski przechowywane będą w specjalnych strzeżonych barakach nad brzegiem Szprewy w bezpośredniem sąsiedztwie obozu.

Olimpijskie regaty kajakowe odbędą się na torze w Grunau 7 i 8 sierpnia, olimpijskie regaty wioślarskie tamże 11, 12, 13 i 14 sierpnia; obóz odległy jest od toru w Grünau około 9½ km, są jednakże połączenia tramwajowe i auto[illegible].

Niemieckie pole sportowe (Reichssportfeld) ze stadjonem olimpijskim znajduje się po przeciwnej, niż obóz, zachodniej stronie Berlina w Grünewaldzie.

## III. Czas pobytu w Berlinie. — Porozumienie z P.Z.T.W. w sprawie wzajemnej wymiany uczestników spływów: kajakowego i wioślarskiego

Pobyt w obozie przewidziany jest w dwóch okresach: od 1 do 9 sierpnia i od 9 do 16 sierpnia; można jednakże zamówić miejsce w obozie na cały czas jego trwania. Opłaty, które uiszcza się przy przybyciu do obozu, wynoszą: za pierwszy lub drugi okres pobytu po 3 marki od osoby; za cały okres pobytu po 5 marek od osoby.

Zarząd Główny P. Z. K. organizuje pobyt w obozie olimpijskim tylko w czasie pierwszego okresu, t. j. do 9 sierpnia rano. W czasie drugiego okresu, od 9 do 16 sierpnia, przewidziany jest pobyt w obozie uczestników spływu, organizowanego przez Polski Związek Towarzystw Wioślarskich (P. Z. T. W.), z którym Zarząd Główny P. Z. K. nawiązał w tej sprawie kontakt celem umożliwienia członkom obu organizacyj wzięcia udziału w spływie w terminie, najlepiej im odpowiadającym. Spływ, organizowany przez P. Z. T. W. wyruszy po zakończeniu regat o mistrzostwo Polski, które odbędą się w Bydgoszczy w dniach 25 i 26 lipca, i przybędzie do obozu olimpijskiego na 9 sierpnia. Po ustaleniu przez P. Z. T. W. szczegółów spływu wioślarskiego i finalizacji porozumienia w sprawie wzajemnej wymiany uczestników obu spływów uczestnicy spływu P. Z. K. będą zapewne mogli na życzenie pozostać w obozie olimpijskim pod opieką P. Z. T. W. także przez drugi okres, od 9 do 16 sierpnia, a więc przez cały czas trwania Olimpjady, o ile nie staną temu na przeszkodzie trudności paszportowe.

Stosownie do ustalonej na konferencji porozumiewawczej dnia 7.IV zasady wymiany członków również członkowie towarzystw, zrzeszonych w P. Z. T. W., będą mogli wyjechać wcześniej na Olimpjadę ze spływem P. Z. K., o ile nie staną temu na przeszkodzie trudności paszportowe.

## IV. Bilety na Olimpjadę

*IV. Bilety na Olimpjadę.* Ze względów na trudności organizacyjne Zarząd Główny P. Z. K. nie zamierza pośredniczyć w uzyskaniu biletów wstępu na jakikolwiek dział Olimpjady dla uczestników spływu. Według informacyj Komitetu Olimpijskiego bilety nie są imienne; przedsprzedaż już się rozpoczęła; za bilety nie wolno płacić markami rejestrowanemi (Registermarke); bilety przesyła się zamawiającym je dopiero po nadesłaniu do Berlina pełnej należności z doliczeniem porta za przesłanie biletów. Bilety są do nabycia we Frankopolu w Warszawie, ul. Mazowiecka 9.

Uczestnicy spływu, którzy pragną zamówić bilety jedno[illegible] lub abonamentowe [illegible] Olimpjadę, muszą [illegible]nić sami i na własne ryzyko. Zwracać się należy pod adresem: Organisation-Komitee fur die XI Olimpiade, Kartenstelle, Berlin-Charlottenburg 2, Hardenbergstrasse 43.

Abonamenty do stadjonu olimpijskiego (Olympia-Stadion-Pass), ważne na wszystkie igrzyska, odbywające się w stadjonie, są w cenie: I miejsce siedzące 100 mk., II miejsce siedzące 60 mk., III miejsce siedzące 40 mk; abonamenty te nie są ważne dla zwiedzenia zawodów pływackich, wioślarskich, boksu i innych, odbywających się poza stadjonem. Bilety wstępu na zawody wioślarskie w Grünau są w cenie: I miejsce siedzące 40 mk, II miejsce 30 mk, miejsce stojące

wszystkie dni zawodów wioślarskich. Bilety na zawody kajakowe patrz punkt VIII Komunikatu.

Nadto przewidziane są bilety wstępu na poszczególne zawody w stadjonie, basenie pływackim, na gry eliminacyjne piłki nożnej na boiskach berlińskich poza stadjonem i t. p. Cen tych biletów dla braku miejsca nie podajemy.

## V. Wycieczki po drogach wodnych w Niemczech

Zarząd Główny P. Z. K. zamierza w porozumieniu z Deutscher-Kanu-Verband zorganizować po pierwszym okresie pobytu w obozie olimpijskim, a więc od 9 sierpnia, parę wycieczek po najciekawszych drogach wodnych Niemiec.

Przewidziana jest przedewszystkiem wycieczka na Ren, przyczem brane są pod uwagę 3 warjanty:

a) Wyjazd z Berlina 10.VIII przez Frankfurt n. Menem (zwiedzenie Frankfurtu) do Moguncji (Mainz); z Moguncji rozpoczyna się spływ Renem do Kolonji. Etapy: 1) Moguncja—Bingen 28 km; 2) Bingen—St. Goar 26 km; 3) St. Goar—Koblencja 38 km; 4- 6) z Koblencji w 2½ dnia do Kolonji (105 km); razem po Renie 197 km. W przełomie Renu między Moguncją a Koblencją, który uchodzi za jedną z najpiękniejszych partyj rzecznych Europy, etapy celowo obliczone przeciętnie po 30 km. dziennie.

Przybycie do Kolonji 17 sierpnia; czas trwania wycieczki 8 dni, nie wliczając czasu, przeznaczonego na zwiedzenie Kolonji. Wycieczka powyższa organizowana jest przez Deutscher-Kanu-Verband dla uczestników obozu olimpijskiego. Powrót z Kolonji koleją do Zbąszynia.

b) Wyjazd z Berlina 9.VIII do Schweinfurtu nad Menem; stąd spływ przełomem Menu śród gór bawarskiej prowincji Unterfranken przez Kitzingen i Wurzburg do Aschaffenburga nad Menem, gdzie kończy się spływ tą rzeką; trasa, bardzo interesująca, wynosi około 245 km; czas trwania spływu Menem 5 do 6 dni. — Ewentualnie spływ Menem można rozpocząć od Würzburga, wówczas trasa wyniesie 172 km i zajmie bez narażania uczestników na większy wysiłek 4 dni.

Z Aschaffenburga koleją do Moguncji, ponieważ na dolnym Menie od Aschaffenburga jest bardzo dużo śluz, krajobrazowo zaś ta partja rzeki jest mniej interesująca. Z Moguncji spływ Renem jak w punkcie a).

Czas trwania spływu Menem i Renem wraz ze zwiedzeniem Würzburga nad Menem, Moguncji i Kolonji — 13 względnie 15 dni, wliczając czas, potrzebny na zwiedzenie piękniejszych miejscowości na szlaku Moguncja—Kolonja.

Powyższa wycieczka przewidziana jest tylko dla uczestników spływu z Polski, przyczem Deutscher Reichsbund fur Leibesübungen, Fachamt Kanusport, ofiarowuje się łaskawie dać przewodników kajakowców na wyżej opisaną trasę.

c) Wyjazd z Berlina 9.VIII przez Frankfurt nad Menem i Karlsruhe do Kehl nad Renem naprzeciwko Strassburga. Stąd spływ Renem do Moguncji. Etapy: 1) Kehl—Karlsruhe Rappenwörth; 2) Karlsruhe Rappenwörth—Mannheim (odległość: Kehl—Mannheim 134 km, prąd bardzo bystry; po drodze ewent. zwiedzenie Szpiry (Speyr); 3) Mannheim—Erfelden, po drodze zwiedzenie Wormacji; 4) Erfelden—Moguncja (odległość: Mannheim—Moguncja 64 km); zwiedzenie Moguncji. Z Moguncji spływ Renem do Kolonji jak w punkcie a).

Czas trwania opisanego wyżej dłuższego spływu Renem 12 do 13 dni, wliczając czas, potrzebny na zwiedzenie piękniejszych miejscowości nad Renem na szlaku Moguncja—Kolonja (najpiękniejszy szlak Renu). Przewodnicy — kajakowcy niemieccy, delegowani przez Fachamt-Kanusport D. R. L.

Najbardziej prawdopodobne jest zorganizowanie wycieczki, przewidzianej w punkcie b) lub c), względnie obu jednocześnie, przyczem uczestnicy obu wycieczek spotkaliby się w Kolonji, skąd nastąpi powrót koleją do Polski.

## VI. Powrót do Polski.

*Powrót do Polski* dla wszystkich uczestników spływu przewidziany jest *wyłącznie koleją*. Uczestnicy podzieleni zostaną na 2 grupy: grupa I obejmie tych, którzy zechcą wracać z Berlina po zakończeniu pobytu w obozie olimpijskim, a więc 9 lub 10 sierpnia; grupa II obejmie uczestników jednej z wyżej zaprojektowanych wycieczek; grupa I powraca koleją z Berlina, grupa II koleją z Kolonji.

## VII Paszporty i tryptyki na przewóz składaków i sprzętu obozowego

Zarząd Główny P. Z. K. wystąpi do władz państwowych polskich za pośrednictwem Państw. Urzędu Wychowania Fiz. i Przysposobienia Wojsk. względnie Związku Polskich Związków Sportowych o dwa paszporty zbiorowe dla uczestników spływu: jeden z ważnością od 22 lipca do 11 sierpnia (trzy tygodnie), drugi z ważnością od 22 lipca do 25 sierpnia (pięć tygodni).

Udzielenia ulgowych paszportów indywidualnych odmówiono.

Zarząd Główny P. Z. K. bierze również na siebie uzyskanie wiz niemieckich dla uczestników spływu, oraz tryptyków na przewóz składaków, względnie zwolnienia od kaucji celnej składaków i przyborów obozowych.

## VIII. Koszt wycieczki.

Według informacyj, otrzymanych od Fachamt-Kanusport D. R. L. dzienny koszt utrzymania w Niemczech wyniesie na osobę około 5 mk, a więc dla uczestników I grupy około 100 mk, dla uczestników II grupy około 175 mk, przyczem w tem obliczeniu brane jest pod uwagę tylko zakupywanie produktów celem odżywiania się systemem kampingowym, nie jest zaś uwzględnione korzystanie z restauracyj. Jak dotychczas, nie są przewidziane ograniczenia co do wwozu na kajakach produktów spożywczych z Polski, gdzie ceny ich są o wiele niższe.

Bilety kolejowe z 50% zniżką, którą przyrzeka Fachamt-Kanusport D. R. L., wyniosą 1.6 feniga na 1 km. III klasa pociągu osobowego; na pociąg pospieszny obowiązuje specjalna dopłata. Według przysłanych nam obliczeń bilet kolejowy zniżkowy na przestrzeni Berlin—Moguncja na III kl. pociągu pospiesznego wyniesie około 12 mk, na przestrzeni Kolonja—Berlin około 14 mk. Na powrót z Berlina do Zbąszynia przewidziana jest zniżka 60%.

Przewóz składaków złożonych w wozie bagażowym na wymienionych przestrzeniach kosztuje około 3 mk, przewóz łodzi wiosłowych małych około 25 mk; składaki złożone można zabierać do przedziałów.

Deutscher-Kanu-Verband ofiaruje uczestnikom spływu z Polski zniżkowe bilety wstępu na olimpijskie regaty kajakowe w cenie 4 i 2 mk za miejsce siedzące, 1 mk za miejsce stojące.

Ze względu na różne dodatkowe koszty, nie dające się przewidzieć (wstępy do muzeów, przejazdy tramwajami i autobusami, dowóz składaków do stacyj i przystani, wstępy na widowiska, ewent. naprawki, opłaty za śluzowanie na kanałach, jedzenie w restauracjach i t. p.) uczestnicy I grupy, wyjeżdżającej na krótszy pobyt, obowiązani będą wylegitymować się przed Komisją spływu w Międzychodzie posiadaniem sumy minimum 150 mk, na osobę, uczestnicy II grupy, mającej w programie wycieczkę na Ren, sumy minimum 280 mk na osobę. W obliczeniach tych nie są przewidziane koszty dojazdu do Międzychodu, koszt paszportów i wiz niemieckich.

Przepis ten będzie egzekwowany przez organizatorów spływu z całą bezwzględnością, aby uniknąć ubliżającego honorowi sportowca polskiego ewent. zwracania się o pomoc finansową do konsulatów Rzplitej w Niemczech.

20 mk; bilety te bezimienne, upoważniają do wstępu na

Zarząd Główny P. Z. K. wystara się za pośrednictwem Państw. Urzędu Wychowania Fiz. i Przysposobienia Wojsk. o zniżki (50% taryfy B) dla uczestników spływu na dojazd do Międzychodu i powrót ze Zbąszynia do miejsca za- [redacted]

Nadto Zarząd Główny P. Z. K. może na życzenie pośredniczyć w zakupnie t. zw. marek rejestrowanych (Registermarken), sprzedawanych wyłącznie turystom, udającym się do Niemiec, po kursie niższym od giełdowego kursu marki niemieckiej (około 130 zł. za 100 marek).

## IX. Ekwipunek

Stosownie do uchwały Walnego Zjazdu Delegatów P. Z. K. z dnia 23.III. b. r. do udziału w spływie z ramienia P. Z. K. dopuszczone będą wyłącznie składaki jedno i dwuosobowe; kajaki sztywne udziału w spływie brać nie mogą; wyjątkowo dopuszczone być mogą kanadyjki po uprzedniem uzyskaniu zgody Zarządu Gł. P. Z. K.

Ponadto każda osada powinna posiadać namiot i normalny sprzęt kampingowy.

Składaki winny być zaopatrzone w proporczyki klubowe oraz proporczyki P. Z. K.; wszystkie składaki winny mieć wymalowaną lub naklejoną nazwę.

Ze względu na reprezentacyjny charakter spływu każdy uczestnik winien posiadać: 1) ubranie sportowe na przejazdy koleją i pobyt w mieście; 2) kostjum kajakowy, złożony z białej koszulki (kilka sztuk na zmianę) i granatowych spodenek wioślarskich; 3) porządny kostjum treningowy do użycia w dni chłodne i w obozie; 4) płaszcz od deszczu lub wiatrówkę.

## X. Regulamin spływu

Zarząd Główny P. Z. K. opracuje regulamin spływu, który zostanie podany do wiadomości uczestników w jednym z następnych komunikatów P. Z. K., dotyczących spływu olimpijskiego. Wszyscy uczestnicy spływu obowiązani będą do bezwzględnego posłuszeństwa przepisom regulaminu.

## XI. Zgłoszenia uczestnictwa w spływie

Niemiecki Komitet Olimpijski już obecnie przyjmuje za- [redacted] na miejsca w olimpijskiem obozie [redacted] Köpenick-Hirschgarten. Ostateczny termin zgłoszeń wyznaczony został na 15 czerwca, przyczem do końca maja należy podać w przybliżeniu liczbę uczestników, reflektujących na miejsce w obozie.

Wobec powyższego *Zarząd Główny P. Z. K. przyjmuje zgłoszenia na udział w spływie tylko do dnia 20 maja b. r.* [redacted]

Zgłoszenie winno zawierać: 1) nazwisko i imię zgłaszającego się; 2) datę i miejsce jego urodzenia; 3) zawód; 4) stałe miejsce pobytu i adres; 5) rodzaj i numer dowodu osobistego; 6) przynależność do klubu lub sekcji kajakowej; 7) informacje o łodzi (składak dwu- czy jednoosobowy, jakiej firmy, nazwa składaka); 8) przy składaku dwuosobowym informacje, wymienione w punktach 1—6, dotyczące drugiej osoby z osady składaka.

W zgłoszeniu należy podać, czy zgłaszający się reflektuje na udział w I grupie spływu (powrót 10 lub 11 sierpnia), czy w II grupie (wycieczka na Ren, powrót 23 lub 24 sierpnia).

Przy zgłoszeniu należy wpłacić na konto P. Z. K. w P. K. O., Nr. 24,920, po 25 zł. od osoby na koszt wyrobienia paszportów zbiorowych oraz 10 zł. jako wpisowe na spływ, razem 35 zł., zaznaczając na blankiecie: „Na spływ olimpijski". Wizy niemieckie opłacone będą dodatkowo.

Zgłoszenie na spływ uważa się za ważne po dokonaniu wymienionej wpłaty 35 zł.

W razie niedojścia do skutku organizacji spływu Zarząd Główny P. Z. K. zwróci wpłaconą sumę po potrąceniu kosztów przesyłki przekazem pocztowym i korespondencji w wysokości 1 zł.

## XII. Następne komunikaty

Po uzyskaniu dalszych informacyj od Fachamt-Kanusport D. R. L., w szczególności co do dokładnego obliczenia kosztów projektowanych wycieczek, wyboru jednej z nich, względnie możliwości urządzenia 2 wycieczek, informacyj co do paszportów polskich dla uczestników spływu, kosztów wiz niemieckich, nabycia marek rejestrowanych i t. d. Zarząd Główny wyda następny komunikat o spływie.

*J. Grabowski* — *Wł. Sekunda*
sekretarz — I Zast. Przewodnicz.

# Kronika

## Wioślarstwo

*Przygotowanie do regat olimpijskich.*

Niemcy chlubią się swoją organizacją. W roku zeszłym podczas Mistrzostw Europy w Grünau pokazali co potrafią.

Wszyscy uczestnicy regat byli olśnieni ogromem i sprawnością maszyny organizacyjnej.

Były to jednak tylko mistrzostwa Europy. Igrzyska Olimpijskie, to coś więcej, totez organizacja regat olimpijskich, ma być pod każdym względem rekordem rekordów.

Na czele przygotowań stoi sztab złożony z Führera D. R. V. Paullego, do pomocy ma on tak wytrawnych organizatorów, jak Hahmann, Maak i Schwieger (prezes B. R. V.).

W odróżnieniu od innych narodów, które lubują się w wielkich „ciałach zbiorowych" Niemcy stosują zasadę powierzania realizacji wielkich zadań jednostkom, wybitnym indywidualnościom, gotowym udźwignąć cały ciężar pracy i odpowiedzialności. Do pomocy tego sztabu stać będzie 20 speców wybranych do komitetu igrzysk przez poszczególne państwa. Techniczna strona regat leżeć będzie w rękach 200 funkcjonarjuszów.

Zawodnicy zakwalifikowani będą obok toru Grünau w Köpenick. Do dyspozycji reprezentacyjnych drużyn oddane będą wygodne kwatery w pałacu w Köpenick, dwóch szkołach i koszarach policji. Urocza wioska olimpijska Döberitz jest zbyt odległa (40 km.) od terenu regat. Dojazd z Köpenick do Grünau utrzymywać będą tramwaje (co 10 minut), a w razie przeludnienia samochody wojskowe. Kwestja zakwaterowania i przewozu zawodników nie jest błaha. Startować bowiem mają 24 narody, a ilość zawodników wyniesie ponad 600 (400 wioślarzy i 200 kajakowców). Dla urozmaicenia 3 tygodniowego pobytu, w programie przyjęć umieszczono wiele atrakcyj, jak koncerty, wieczory muzyczne, kino, oraz wycieczki po pięknych jeziorach podberlińskich. „Clou" programu przyjęć stanowić będzie bankiet dla delegacyj zagranicznych na terenach przystani Berliner Ruder Verein z 1876 r., który podobnie jak w roku zeszłym czynić będzie honory Domu. Kongres F. I. S. A. rozpocznie się 6 sierpnia w sali „Regatta-Verein" w Grünau.

Ponieważ bilety na trybuny stałe w ilości 20.000 zostały, już w całości rozsprzedane, organizatorzy zamierzają zbudować na środku jeziora trybuny prowizoryczne na 6.000 osób. Do sprawnej służby informacyjnej w czasie biegów zmobilizowano cały arsenał współczesnych środków łączno-

ści, telefony, telegraf, radio. Czasy łapane będą elektrycznie z dokładnością do 1/100 sekundy. Porządek na torze utrzymywać będzie policja wodna. W dniu regat kursować będą specjalne pociągi i autobusy, których zadaniem będzie przerzucić na ciche zwykle wody Wansee dziesiątki tysięcy widzów. Cała organizacja przemyślana jest do najmniejszych szczegółów, i niewątpliwie będzie wzorem dla przyszłych zawodów.

*Uroczystość odebrania przyrzeczenia treningowego.*

Bydgoski Komitet Towarzystw Wioślarskich urządza w przyszłą niedzielę uroczyste odebranie przyrzeczenia treningowego w bydgoskim ośrodku wioślarskim.

Uroczystość odbędzie się w sali Resursy Kupieckiej przy ul. Jagiellońskiej 13.

Początek o godz. 10.30 przed południem.

*Anglja.* Ostatnie dni przyniosły dwa wielkie zdarzenia. Odbyły się bowiem Mistrzostwa Tamizy oraz 88 mecz Oxford—Cambridge.

Do pierwszej imprezy zgłoszono 140 osad, startowało 131. Na czoło wyszedł Thames R. C. (20:9") przed London R. C. (20:14") i Jezus College. W Thames R. C. wiosłuje obecnie dawny szlakowy Cambridge'u Szilagyi, podczas, gdy dotychczasowy zwycięsca Londyn R. C., stracił swe najlep- [illegible]

Thames R. C. wykazał znakomitą klasę swych osad. Na 25 czołowych 5 osad było z tego klubu, podczas gdy tylko 2 z London R. C. Regaty o „Pierwszeństwo na Tamizie" zapoczątkowane w roku 1926, z roku na rok cieszą się coraz większą popularnością.

## Kajakarstwo

Zapowiedziany przez Polski Związek Kajakowy obóz trenigowy, który miał odbyć się od 4—16 maja został z Augustowa, przeniesiony do Pucka.

Uczestnicy będą zakwaterowani w domu zdrojowym. Treningi odbywać się będą na Zatoce. Jak wiadomo, Puck ma być 12 lipca 1936 r. terenem mistrzostw polskich.

Obóz PZK. będzie więc doskonałą zaprawą do mistrzostw, gdyż pozwoli poznać specjalne warunki, w jakich wypadnie [illegible]

Zeszłoroczne niepowodzenia kajakowców polskich w Sopotach, wynikły między innemi z nieznajomości warunków morskich.

* * *

Komisja zawodów zawiadamia, że w maju będą punktowane do nagrody kapitana związkowego PZK. na rok 1936 zawody umieszczone w poniższej tabeli.

Startować mogą jedynie zawodnicy zrzeszeni. Aby zawody były zweryfikowane komisje sędziowskie winny przesłać protokuły w ciągu 14 dni. W skład komisji musi wchodzić przynajmniej jeden sędzia Okręgowy, posiadający ważną na 1936 r. legitymację sędziowską. Do protokołów należy dołączyć wypełnione zapisy startowe. Zawodnicy mogą startować po okazaniu ważnych (prolongowanych) na [illegible] 1936 legitymacyj zawodniczych. Obowiązuje Regulamin Regatowy PZK. W razie stwierdzenia udziału zawodników niezrzeszonych lub nieposiadających legitymacyj, zawody nie będą weryfikowane i liczone w punktacji nagrody.

* * *

Regaty Górskie o mistrzostwo Polski na Dunajcu odbędą się 31 maja i 1 czerwca 1936 r., na trasie 94 km. z Nowego Targu do Nowego Sącza. Wraz z mistrzostwami Polski odbędą się zawody o mistrzostwo okręgu małopolsko-śląskiego. Informacje szczegółowe podamy w następnym [illegible]

*

Klub Kajakowy, Katowice, (dawn. Klub Karuistów) podaje do wiadomości, że otwarcie tegorocznego sezonu kajakowego odbędzie się w niedzielę, 19 kwietnia rb., wycieczką Czarną Przemszą z Mysłowic do Nowego Bierunia.

Zbiórka o godz. 7 na dworcu II klasy w Katowicach. Zakończenie w Nowym Bieruniu u Hadamickich. Uprasza się o liczny udział członków i sympatyków sportu kajakowego.

## Pływactwo

Wspaniały rekord Jacka Medica na 1.500 m. wynoszący 19:06,8 nie będzie uznany. Przepisy międzynarodowe bowiem wymagają aby rekordy powyżej 500 m. były osiągane na basenie długości minimalnej 50 jardów, tymczasem Medica poprawił rekord w pływalni długości 25 jardów.

Wobec tego rekord na tym dystansie należy w dalszym ciągu do Arne Borga z 1927 r. i wynosi 19:07,2 sek.

* * *

Znany pływak japoński Reizo Koikke wyrównał rekord światowy Amerykanina Kaye na 500 m. stylem klasycznym. Wynik brzmi 7:23,8 sek.

*Csik bije rekord Europy.*

Znakomity zawodnik węgierski Csik ustanowił na dystansie 100 m stylem dowolnym rekord Europy w doskonałym czasie 57,4. Dotychczasowy rekord wynosił 57,8. Na 200 m. Csik pobił dotychczasowy rekord Węgier, wynoszący 2,14,4 uzyskując czas 2,13,4.

| Data | Nazwa | Trasa | Miejscowość | Szlak | Organizator |
|---|---|---|---|---|---|
| 3 maj | Krótkodystansowe | 1 km. | Grudziądz | Wisła | Sokół I szy Grudziądz |
| 24 maj | Mistrzostwa Poznania | 1 km. | Poznań | Warta | Poznański Okr. P. Z. K. |
| 24 maj | Krótkodystansowe | 1 km. | Mysłowice | Przemsza | L. M. i K. Katowice |
| 31 maj | III-ci Międzynarodowy wyścig górski o mistrzostwo Polski | 94 km. | Nowy Targ — Szczawnica — Nowy Sącz | Dunajec | Małopolsko-Śląski Okręg P. Z. K. |

# Jak należy malować łodzie?

*W nr. 14 organu Deutsche Ruder Verband „Wassersport" ukazał się niezwykle interesujący artykuł inż. W. Vogla, omawiający zasady lakierowania łodzi. Wiemy dobrze z doświadczenia, jak trudno jest tak polakierować łódź, aby zniosła ona trudy całego sezonu. W wielu wypadkach słyszy się narzekania na jakość lakieru, tymczasem w praktyce okazuje się, że nie był winien lakier lecz sposób, w jaki polakierowano łódź. Uważając, że temat ten zainteresuje nietylko wioślarzy, ale także i żeglarzy oraz kajakowców, zamieszczamy powyższy artykuł w obszernem streszczeniu.*
*(Redakcja)*

Kto opiekuje się naszemi łodziami? W olbrzymiej większości dokonuje tej czynności t. zw. przystaniowy, który w wielu wypadkach ma najlepsze chęci, ale ponieważ ma bardzo skromny zasób wiadomości fachowych, przeto jego praca nie daje tak efektownych wyników, jakich się oczekuje i potem słyszy się narzekania, że polakierowanie łodzi nie jest zrobione odpowiednio. Właściwie najlepiej byłoby, gdyby celem zapoznania się z tematem i poniekąd za karę za niewłaściwe obchodzenie się z łodzią, lakierowania łodzi dokonywali sami wioślarze własnoręcznie.

Czynność lakierowania łodzi rozpoczyna się od gruntownego odczyszczenia powierzchni łodzi. Zwykle na wiosnę brak jest czasu na dokonanie tej czynności porządnie, lub też uważa się, że czynność tę można odłożyć do przyszłego roku. W rezultacie więc wioślarz zadawala się obmyciem łodzi i jednorazowem pociągnięciem jej lakierem. Tymczasem powierzchnia kurzu i błota ściśle związana z powierzchnią łodzi i niedająca się usunąć przy pomocy zwykłego obmycia pozostaje i staje się powodem, że powierzchnia lakieru pęka i chropowacieje. Ta właśnie spękana warstwa, zanieczyszczona i brudna musi być dokładnie usunięta.

Czynności tej dokonuje się najlepiej jesienią, kiedy jest dużo czasu. Doskonałym środkiem do tego celu nadającym się jest pumeks, względnie zwyczajne szmaty i piasek rzeczny. Oczywiście czyści się łódź na wilgotno. Po dokładnem starciu spękanej powierzchni, łódź obmywa się wodą, czyści się mydłem i szczotką. W środku wystarczy łódź obmyć wodą i szczotką, chyba, że wioślarze w ciągu sezonu obchodzili się z nią lekkomyślnie i zabłocili ją. Wtedy za karę powinni ją dokładnie wyczyścić podobnie jak z zewnątrz, obmyć i wytrzeć. Po wyschnięciu usuwa się resztki kurzu i piasku z kątów zapomocą szczotki i pędzla. Dopiero po takiem oczyszczeniu łódź jest przygotowana do pociągnięcia jej lakierem.

Zwykle po oczyszczeniu okazuje się, że główki nitów nieco wystają ponad powierzchnię łodzi. Wówczas, przed lakierowaniem jeszcze, musimy uszczelnić nitowanie gruntownie. Do tego celu używa się małego młoteczka. O ile możności powierzchnia uderzająca młotka nie powinna być większa od główki nitu. Tym razem pobija się nity od zewnątrz za pomocą lekkich, krótkich uderzeń. Od wewnątrz przytrzymuje się nity zapomocą większego młotka. Przy łodziach klepkowych szczelność łodzi po takiem przenitowaniu wzrasta znacznie. Pracy tej dokonuje się tylko przed pierwszem lakierowaniem. Przy następnem wystarczy skontrolować, czy wszystko jest w porządku.

Im lepiej łódź była uprzednio polakierowana tem trudniej jest usunąć tę zwierzchnią, zniszczoną powierzchnię lakieru. Zły lakier daje się szybko usunąć. Usuwanie lakieru przy pomocy ługów, czy kwasu jest szkodliwe, gdyż wszystko to farbuje drzewo a przytem wpływa ujemnie na nową powierzchnię lakieru, pękając pod wpływem słońca i wody. Usuwanie lakieru przy pomocy t. zw. löttlampy jest możliwe tylko przy łodziach, budowanych z żelaza (motorówki). Spalone części starej powłoki muszą być natychmiast usunięte. Drzewo spalone tą lampą wykazuje potem dużo większą łatwość pękania.

Najlepiej jest stary lakier usuwać przy pomocy specjalnego środka do zmywania lakieru a następnie resztę zetrzeć przy pomocy t. zw. cykliny. Przy tej sposobności rysy i pory drzewa wypełniają się masą lakieru, który po wyschnięciu zamyka ściśle pory drzewne. W ten sposób otrzymuje się najlepiej przygotowaną powierzchnię do lakierowania. Najlepiej jest używać do czyszczenia łodzi cykliny, używanej do czyszczenia podłóg. Lepiej się ją trzyma w [illegible] mięśnie nie męczą się zbyt szybko. Cyklinę taką łatwo samemu przygotować przez umocowanie ostrza w rączce drewnianej, długości 25 cm. Przy cyklinowaniu nie należy przyciskać rączki zbyt mocno, gdyż i tak lakier usunie się względnie łatwo. Cyklinować należy dwa lub nawet trzy razy, używając za każdym razem coraz to ostrzejszej cykliny, przyczem cyklinować we wszystkich kierunkach, aby wygładzić dokładnie powierzchnię łodzi.

Dopiero po takiem przygotowaniu można przeszlifować łódź, przyczem nie należy używać grubego papieru szklistego, gdyż wtedy powoduje się nierówności w drzewie. Trzeba pamiętać, że pył powstający przy tej pracy jest szkodliwy dla zdrowia.

Jeżeli w łodzi spostrzeżemy jakieś pęknięcia, to należy je zakitować przed lakierowaniem. W starych łodziach trzeba dokładnie przejrzeć dawne pęknięcia, czy przypadkiem kit w nich nie wysechł i nie trzeba go zastąpić nowym. Do kitowania nie nadaje się kit, stosowany do okien, gdyż olej znajdujący się w nim wysycha w zimie i potem cały kit odpada. Trzeba więc użyć specjalnego kitu marynarskiego względnie yachtowego. Stosuje się go w stanie ciepłym, poczem podgrzanem żelazem wtłacza się go w otwory i wygniata. Kit nie może jednak palić się przy tej pracy.

Wiele dyskusyj wywołuje pytanie, czy łódź należy przed lakierowaniem naoliwić. Wioślarze obawiają się, że przez oliwienie łódź pociemnieje i straci piękny wygląd cedru. A



Dwa wieki. Romantyczny kecz rybacki i szybkobieżne motorówki

jednak słońce samo powoduje ciemnienie mahoniu i bieli gabon. Obawa przed pociemnieniem łodzi jest nieistotna, gdyż przez to łódź wcale nic traci na jakości. Dotyczy to mahoniu, gdyż dąb nie powinien stracić swego jasnego koloru.

Powinno się naoliwić także i wnętrze łodzi, gdyż lakier nie wsiąka w drzewo, lecz tworzy na niem tylko powierzchnię osobną. Jeżeli polakierujemy łódź bez oliwienia, wówczas powierzchnia będzie nierówna i będziemy musieli ją jeszcze raz równać i wiele razy lakierować, aby wreszcie otrzymać to, czego chcemy. Łódź wymaga dobrego pokostu i to wcieranego na ciepło ,aby wszędzie dotarł. Powierzchnia łodzi musi być dobrze wytarta, aby nie pozostały na niej mokre kałuże. Po przeciągnięciu łodzi pokostem zostawia się tydzień czasu na gruntowne jej wyschnięcie.

Najodpowiedniejszym lakierem do łodzi jest lakier specjalny, obliczony na odporność wobec działania wody. Nowe kompozycje lakierów z nitrocelulozy okazały się dużo wytrzymalsze. Wśród lakierów spotykamy wiele odmian, zależnych od celów. Mamy także specjalny lakier odporny na działanie wody morskiej — słonej. Nową warstwę najnowszych gatunków specjalnych lakieru nakłada się obecnie przy pomocy aparatu do szprycowania. Ostrzeżenia przeciwko tej metodzie w wielu wypadkach polegają na obawie przed konkurencją, ale jest to już rzeczą fabrykantów lakierów przekonać o najwłaściwszem stosowaniu wyrabianego przez nich lakieru.

Nawet najlepszy lakier nie odda nam oczekiwanych od niego usług, jeśli lakierowanie zostanie źle przeprowadzone. Pod słowem dobre lakierowanie nie należy rozumieć, że powierzchnia lakieru ma być gruba. Lakier musi być dokładnie i równo wtarty, przyczem należy tej czynności dokonać kilkakrotnie. Pędzel do lakierowania łodzi nie jest piórem do pisania, musi więc być trzymany silnie, całą ręką, tak jak to robi malarz. Inaczej trzymając pędzel otrzymamy powierzchnię nierówną, pełną baniek powietrznych, a przytem warstwa lakieru nie będzie dobrze trzymała się powierzchni łodzi..

Nowe, względnie gruntownie odnawiane, łodzie muszą być conajmniej trzy razy lakierowane. W fabrykach łodzi liczy się, że między jednem a drugiem lakierowaniem musi być zachowana pauza przynajmniej dwóch dni, ale w praktyce i ten okres jest za krótki. Najlepiej jest zostawić między jednem a drugiem lakierowaniem okres całego tygodnia.

Lakier jest najlepszą ochroną drzewa przed wpływami wody i słońca. Świeżego lakieru nie należy przecierać papierem szklistym, gdyż wtedy skutkiem wytwarzanego przez tarcie ciepła, lakier rozpuszcza się i zwija, powodując nierówności. Najlepiej jest używać do tego celu pumeksu. W każdym razie należy pamiętać o tem, że przed przystąpieniem do lakierowania musimy otrzymać idealnie równą powierzchnię łodzi.

W słońcu nowy lakier schnie za szybko, w cieniu i w zimnie za powoli. Deszcze mogą rozpuścić świeżą warstwę lakieru. Totez lakierowanie musi być przeprowadzone pod dachem w miejscu wolnem od kurzu. Ciepła pogoda jest oczywiście lepsza do lakierowania od zimnej. Nie można lakierować drzewa wilgotnego względnie zmarzniętego.

Do lakierowania musi się używać właściwego pędzla. Stare pędzle należy przed użyciem dobrze oczyścić ze starej farby czy lakieru. Dokonuje się tego terpentyną, poczem suszy się dokładnie pędzel przed użyciem.

Rozpuszczanie nowego lakieru w terpentynie jest niepotrzebnem, gdyż w handlu mamy lakier już gotowy do użycia. Po otwarciu puszki, jeśli nie zużyjemy całego zapasu lakieru należy powierzchnię lekko zalać terpentyną. Nie należy wlewać do lakieru benzyny.

Barwienie lakieru oczywiście pogarsza jego jakość i należy zaniechać tego rodzaju prób. Zaciemnione miejsca na drzewie pobiela się przez pociągnięcie tych miejsc roztworem szczawianu potasowodorowego. Jeśli chodzi o stare dębowe łodzie to nadaje się im ładniejszy wygląd przez przeciągnięcie pokostem zabarwionym na żółto. Do barwienia używa się żółtej „Terra di Siena" rozpuszczonej w terpentynie i dodanej do pokostu. Nie należy używać ochry, gdyż ta pociemnia drzewo. Źle wyglądające drzewo dębowe i wyszarzały gabon przeciera się glazurą zabarwioną na czerwono. Nabiera wtedy dąb wyglądu cedru. W tym wypadku czerwona „Terra di Siena" rozpuszcza się w terpentynie i dodaje się do pokostu. Pokost ten wsiąka w pory drzewa i zabarwia je gruntownie. Pokostu tego nie należy potem szlifować jednak, a natomiast trzeba kilka razy polakierować.

Łodzie, które są przeznaczone do dłuższego leżenia w wodzie należy pomalować specjalną farbą, odporną na działanie wody. Zwyczajne farby olejne nie wystarczają. Należy tu stosować farby specjalne, opierając się na przepisach, wydawanych przez fabryki. Na samym końcu przeciera się powierzchnię lakierem japońskim.

*— wł.*

## Kursy Yachtingu Lodowego

Dnia 28 ub. m. zakończyły się kursy yachtingu lodowego dla oficerów, zorganizowane przez Oficerski Yacht-Klub R. P. w Augustowie na zlecenie Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Kursy odbyły się w dwóch turach: od 3 — 14.III i od 15 — 26.III, przyczem ostatni kurs odbył się już w nieco gorszych warunkach lodowych wobec nastania wysokiej temperatury.

Mimo niesprzyjających warunków lodowych, kursy zostały przeprowadzone i absolwenci otrzymali należyte przeszkolenie teoretyczne i praktyczne zakończone egzaminem.

Egzamin ten przeprowadziła komisja w składzie: ppłk. dypl. Bokalski, komandor oddziału O. Y. K. w Augustowie, jako przewodniczący, por. Filipczuk, wicekomandor oddziału, jako członek i mjr. Osiński, jako kierownik kursu z ramienia centrali O. Y. K. w Warszawie.

Bardzo dobre warunki kwaterowe oraz sprężysta organizacja kursów przyczyniły się do tego, że kursanci opuszczali kurs pełni zadowolenia nietylko z racji nabytych umiejętności, ale również z odpowiedniego poziomu i wybitnych właściwości terenowych, w jakich oddział O. Y. K. się znajduje. Poza tem kadry yachtsmenów lodowych powiększyły się o dalsze jednostki entuzjastów tego sportu.

Zapoczątkowane kursy odbywać się będą corocznie i zrobiony dobry początek zachęci większe rzesze naszego korpusu oficerskiego do korzystania z możliwości nabycia umiejętności żeglowania na lodzie w warunkach, umożliwiających również wypoczynek w pięknych okolicach pojezierza Augustowskiego.

## DOBRA KSIĄŻKA

*„Na szalejącej płozie" (Auf rasender Kufe)* M. J. Tidick, nakładem firmy Gustaw Boettcher w Pilkallen (Prusy Wschodnie).

Na zaledwie 117-u stronach przedstawia Tidick całokształt jachtingu lodowego. Książka pisana jest lekko, dowcipnie, czyta ją się jednym tchem, jak najpiękniejszą powieść. Mimo humorystycznego ujęcia, zapoznajemy się z poważnemi problemami, jak konstrukcja jachtów lodowych, technika żeglowania, zarówno turystycznego, jak i regatowego. Doskonałe ilustracje, zarówno fotografje, jak i rysunki, przyczyniają się w dużej mierze do zrozumienia tekstu.

*Czesław Petelenz.*

## Kanał Kamienny

Wspaniale rozwijające się kamieniołomy bazaltu w Janowej Dolinie połączone będą drogą wodną, która umożliwi spławianie kostki bazaltowej na zachód do Prypeci, a po ulepszeniu kanału Królewskiego, dalej Bugiem do Wisły. Kanał kamienny posiadać będzie pierwszorzędne znaczenie gospodarcze, gdyż dotychczasowy drogi transport kolejowy, powodował wysokie ceny kostki, co uniemożliwiało szersze jej stosowanie w inwestycjach drogowych.

Jako pierwszy etap użeglownienia Horynia na przestrzeni od kamieniołomów bazaltu w Janowej Dolinie wdół, na długości 200 km, aż do kanału Kamiennego, będą w roku bieżącym usunięte młyny i prowizoryczne jazy młyńskie, które uniemożliwiają żeglugę.

Roboty przy budowie kanału kamiennego mają również być rozpoczęte w r. b. Obecnie kamieniołomy wołyńskie wysyłają kolejami przeszło 1,5 miljona tonn kamienia rocznie należy więc oczekiwać, że po otwarciu drogi wodnej wzmoże się ogromnie produkcja i wysyłka kamienia.

Dzięki niezwykle korzystnym warunkom terenowym koszt budowy tej, tak ważnej drogi wodnej wyniesie na kilometr nie więcej, niż koszt budowy dobrej szosy.

Przechodząc terenem równinnym w znacznej części bagnistym i mało zaludnionym, kanał Kamienny będzie miał równie poważne znaczenie meljoracyjne z jednej strony, umożliwiając odwodnienie znacznych przestrzeni bagien i mokradeł, z drugiej umożliwiając nawadnianie nieużytków i urządzanie na nich stawów rybnych.

Częściowa regulacja Horynia oraz budowa kanału Kamiennego przyczyni się niewątpliwie do ożywienia turystyki wodnej na tych terenach dziś zbyt mało uczęszczanych.

# Namiot na wycieczkę

Spośród różnych typów namiotów wybierzemy taki, który pozwalałby na znośne warunki noclegu i ew. pobytu w dni deszczowe. Ciężar namiotu nie gra tak wielkiej roli jak w turystyce pieszej. Ponieważ jednak większość turystów żąda namiotu uniwersalnego, do wędrówek różnych rodzajów, i ten wzgląd zaważy na wyborze.

Namiot musi być wodorzczelny, dobrze chroniący od wiatru, ciepły, niezbyt ciemny, dobrze wentylowany, dający się szybko i łatwo rozstawić i złożyć.

Poniższe zestawienie podaje typy znormalizowanych w P. U. W. F. i P. W. namiotów, wyrabianych w Polsce.

Wszystkie typy z podłogą wszytą lub przypinaną.

| Nr | Typ | [illegible] | Wymiar*) h×a×b | Pow. podłogi [illegible] | | [illegible] | [illegible] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | [illegible] | na osobę m² | | |
| N 20 | $D_2$ | 2 | 120×190×130 | 2,47 | 1,23 | 3,31 | 120 |
| N 22 | $D_4$ | 4 | 180×230×200 | 4,60 | 1,15 | 9,00 | 180 |
| N 30 | Week-end | 2 | 130×200×120 | 2,40 | 1,20 | 3,60 | 140 |
| N 40 | S. | 1–2 | 105×180×120 | 2,28 | 2,28 (1,14) | 2,60 | 100 |
| N 41 | $S_3$ | 2–3 | 120×190×165 | 3,13 | 1,56 (1,04) | 3,95 | 120 |
| N 10 | P W 2 płachty | 2 | 145×200×200 | 4,00 | 2,00 | 3,00 | 84 |

wyjątek z książki Ant. Heinricha

p. t. „Podręcznik kajakowca"

cena zł. 5.20, nakład

GŁÓWNEJ KSIĘGARNI WOJSKOWEJ

Warszawa, Krakowskie Przedmieście 11.










**Ceny ogłoszeń:** 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GR. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18.—, półrocznie Zł. 9.—

Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013

*Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp.* *Redaktor MARJA MAJCHEROWA.*


Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37, Tel. 669-46.